



Informativo virtual
para integrar la familia
naval colombiana


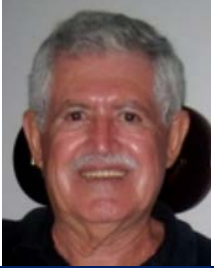



2022 - N° 250
www.cyber-corredera.de

Unidos por el mar
y exhaustos por
el último poste

Director: Dr. Jorge Serpa Erazo • Editor: TFES(ra) Dr. Francisco Rodríguez Aguilera

<mailto:enfermero@cybercorredera.com>

DR. JORGE SERPA ERAZO 38-082	JOSÉ RAMÓN CALDERÓN Z. 38-004	DR. FRANCISCO RODRÍGUEZ A. 74-065
		
Director	Corresponsal Cartagena	Editor / Corresponsal Europa

EN ESTA EDICIÓN:

HISTORIA DEL GALEÓN SAN JOSÉ (II/III)

TORNAVIAJE O RUTA DE URDANETA

TODOS NOS CREEMOS DIRECTORES
TÉCNICOS...

EL FARO: Pensamiento Naval

ARC DIGNIDAD

SALUDO ANIVERSARIO BAFIM 14 – BAFIM 5

LO QUE NO CUENTA EL MANUAL ALCOHOL A
BORDO: CURIOSIDADES Y MITOS

EL DIA QUE TE EMBARCASTE

MÁS DE 1.100 MASCOTAS BENEFICIADAS EN
JORNADAS DE ATENCIÓN VETERINARIA
GRATUITAS

ESCUELA NAVAL DE CADETES REALIZA
OFRENDA FLORAL EN HONOR AL ALMIRANTE
JOSÉ PADILLA LÓPEZ

125 INFANTES DE MARINA SE GRAÚDAN COMO
BACHILLERES EN EL LITORAL PACÍFICO
COLOMBIANO

COMANDO ESPECÍFICO DE SAN ANDRÉS Y
PROVIDENCIA: 40 AÑOS PROTEGIENDO LA
SOBERANÍA EN LA REGIÓN INSULAR

TK -GUILERMO MONROY PARRA -26-052 QEPD

CNRVA HENRY ANTE POTES - QEPD

ZAFARRANCHO GRÁFICO

CYBER-CORREO DE LA ARC-LULÚ

INFORMACIÓN COMERCIAL PARA LA
PROMOCIÓN DE EMPRESAS, NEGOCIOS Y
ACTIVIDADES DE LA FAMILIA NAVAL

MASCARÓN DE PROA

HISTORIA DEL GALEÓN SAN JOSÉ (II/III)

Por VALM (ra) William Porras Ferreira

2. HISTORIA DEL GALEÓN SAN JOSÉ DESDE SU CONSTRUCCIÓN HASTA SU HUNDIMIENTO



En 1696 se firmó un contrato con la Corona española para la fabricación de dos buques gemelos de 1.200 toneladas, la capitana y almiranta de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, conocida como Armada de Avería, que serían llamados San José y San Joaquín. Ambos galeones comenzaron su construcción en 1697 y entregados en 1698, por el duque Arístides Eslava y la familia Eslava, en el astillero de Mapil en Aginaga (Usurbil), Guipúzcoa España, con las especificaciones de Francisco Antonio Garrote y construido por Pedro de Aróstegui, [3]. Sus características de diseño eran: 64 cañones, desplazamiento 1.037 toneladas, eslora 38.9 metros, manga 11.6 metros y tripulación 550 hombres. La figura 6 muestra un galeón clase San José, originales de Rafael Monleón, restaurador y conservador del museo naval español, pintados en 1895, [3]

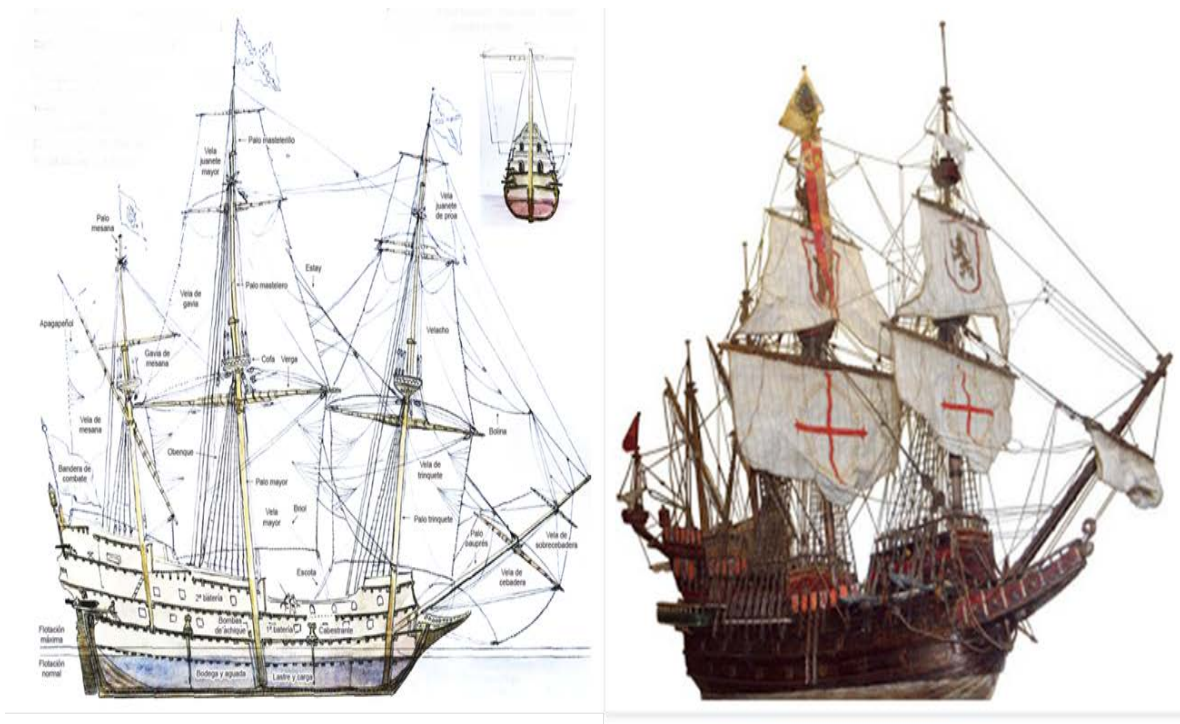


Figura 6. Muestra un galeón clase San José, originales de Rafael Monleón, restaurador y conservador del museo naval español, pintados en 1895

En Usúrbil, la industria tradicional estaba representada por ferrerías, fábricas de anclas y de naves, que se aprovechaban de la abundancia de árboles en los bosques cercanos, destacándose los astilleros de Mapil en Aginaga que fabricaban en esa época los buques para la Armada española y sacados por el río Oria que atraviesa este municipio a 10 kilómetros de San Sebastián, figura 7, mapa de España, Portugal, Francia, hecho por J.N. Bellin, 1750, donde se incluyó Usúrbil al norte de España.



Figura 7. Ubicación de Usúrbil en España

Una vez construido y entregado el San José bajo el mando del general José Fernández de Santillán a la Armada Española y antes de partir hacia Cartagena, participo en varios combates navales entre otros la defensa del puerto de Cádiz en 1702, con éxito y que había sido atacado por los ingleses. Figura 8. Por ello su capitán recibió el título de conde de Casa Alegre.

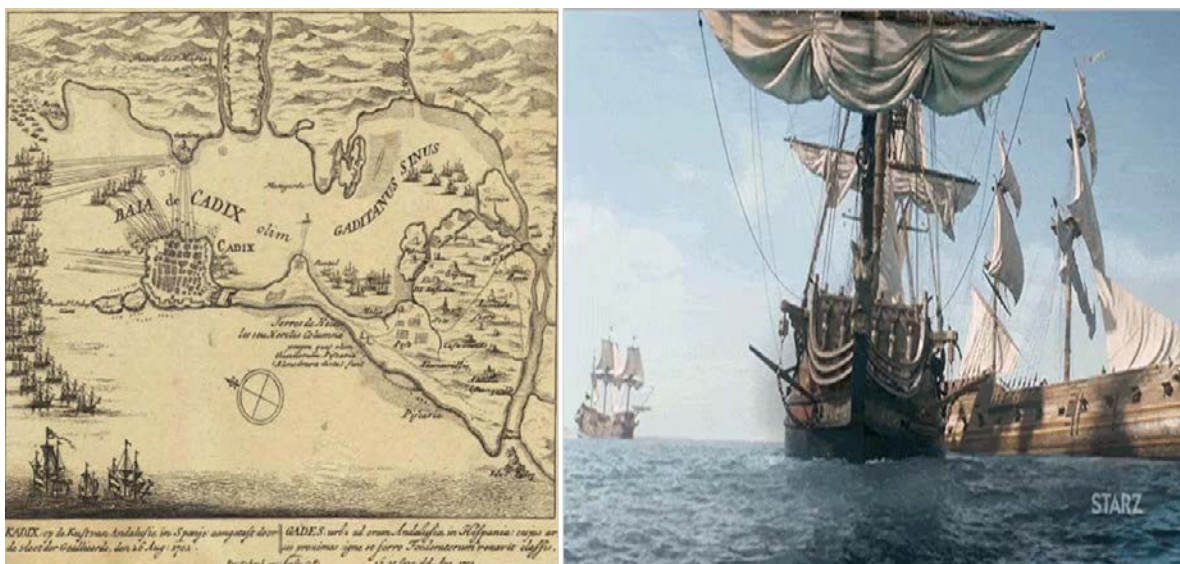


Figura 8. Cádiz y Galeón San José frente a Cádiz. [3].

El 10 de marzo de 1706, después de 7 años de espera, la flota zarpó junto al San Joaquín, nave almiranta y diez buques de carga desde Cádiz con destino a Cartagena de Indias, a órdenes del general José Fernández de Santillán, conde de Casa Alegre, con el objeto de traer riquezas de las colonias españolas.

La figura 9, muestra parte de la orden de zarpe, documento que consta de 24 folios y reposa en el archivo histórico en Sevilla España.

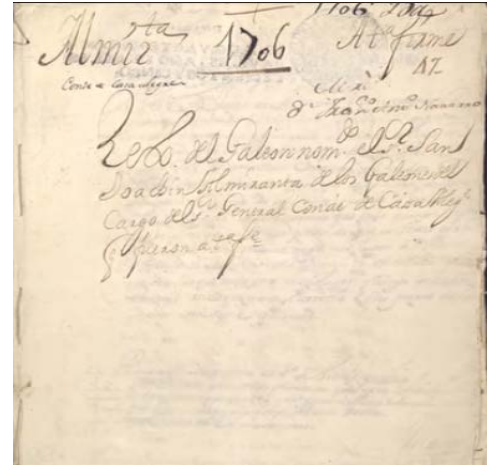


Figura 9. Orden de zarpe del San José del puerto de Cádiz

En ese momento, se desarrollaba la Guerra de Sucesión Española (1701-1713). Esta guerra se originó tras la muerte sin descendencia del rey Carlos II de España. Por linaje, el trono de España le correspondía a Felipe V de Borbón, nieto del rey francés Luis XIV, pero existía temor de algunas potencias europeas (Inglaterra, Holanda y Dinamarca), a que esa unión entre Francia y España podía representarles un peligro para sus intereses en el nuevo mundo, lo que generó que Holanda e Inglaterra apoyaran al archiduque Carlos de Austria en sus pretensiones al trono español. Así el conflicto dinástico se convirtió en una feroz guerra entre estos países que finalmente decidió los destinos de Europa. Al final el más perjudicado fue España, que perdió su hegemonía como potencia Europa, convirtiéndose a partir de entonces en una potencia de segunda fila. El conflicto sucesorio se convirtió además en una verdadera Guerra Civil entre la Corona de Castilla y la Corona de Aragón, que se saldó con la pérdida de los históricos fueros aragoneses y catalanes.

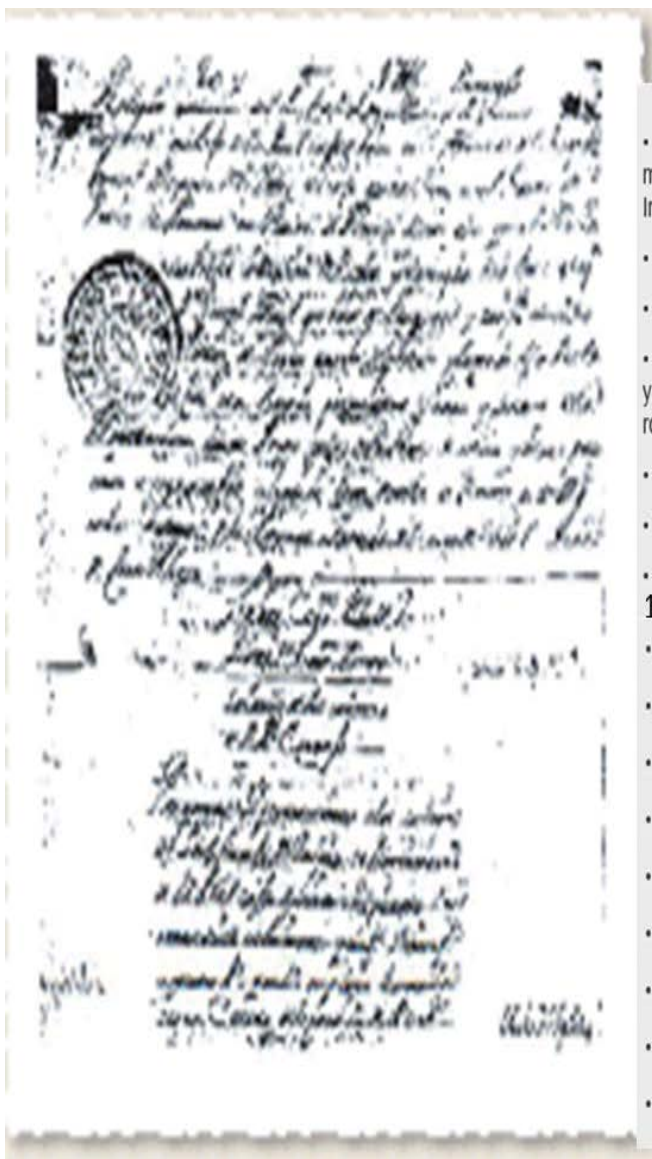
La figura 10 muestra una pintura de los dos pretendientes al trono español, Carlos de Austria y Felipe V.



Figura 10. Los dos pretendientes al trono de España: a la izquierda, Carlos, archiduque de Austria, y a la derecha Felipe de Anjou. Elaboración en base a imágenes de Wikimedia Commons

En esa época cabe resaltar que los barcos de transporte se agrupaban en convoy y pagaban impuestos de protección llamado "Derechos de Averías" para sufragar los gastos de la "Escuadra de Guardia", formada por los galeones como el San José.

Como Inglaterra y Holanda atacaban las flotas españolas durante la guerra de sucesión, el rey Felipe V ordenó que, al zarpe del San José y San Joaquín, se le brindara una fuerte protección representada en 26 navíos, cuando zarpo de Cádiz. En mayo arriba el galeón a Cartagena, con la idea de dirigirse a Portobelo (Panamá) para recoger una gran cantidad de oro, plata, y otros objetos valiosos que provenían del Virreinato del Perú y de la Nueva Granada. Sin embargo, su partida a Portobelo se dilataría por dos años, en espera que el virreinato del Perú enviara a los comerciantes a Portobelo para el intercambio de mercancías por riquezas. El 2 de febrero de 1708, el general Fernández de Santillán, por fin resuelve partir hacia Portobelo, acompañado de una flota de protección, conformada por el San Joaquín y otros 17 barcos (15 de ellos mercantes) de la flota española, para organizar la feria donde se intercambiarían mercancías europeas y asiáticas por las riquezas de la colonia. Terminada la feria, el San José fue cargado con 200 toneladas de lingotes, monedas de oro y plata, además de otras mercancías; todo por un valor total de 11 millones de Pesos de la época y proveniente de los antiguos virreinos de la Nueva Granada y Perú, de acuerdo a los manifiestos de embarque en el archivo de indias de Sevilla. Figura 11, [4].



Parte del Tesoro del San Jose

11 millones de monedas de oro

- De salarios y posadas de los ministros del Real Consejo de Indias
- Del Real Tesoro.
- Para la Santa Cruzada.
- Para inmunidad de represalia y permiso del embarque de ropa inglesa y holandesa destinada al Consulado de Sevilla.
- De difuntos de Lima y de Quito.
- De las monjas del convento de Santa Teresa de Ávila.
- Salarios de la caja de Panamá.

17 piezas de oro para el culto:

- Cálices
- Pozuelos
- Lámparas
- Recipientes
- Una custodia
- Un incensario
- Una salvilla
- Una tinajera
- Una campanilla
- Un hisopo
- Un acetre
- 4 figuras de pelicanos




Figura 11. Relación de la carga del San José, [4].

En Portobelo se discutió bastante tiempo si era seguro que el galeón zarpara de regreso a Cartagena. Desde allí habían sido advertidos que un grupo de naves inglesas estaban merodeando el área. No obstante, y a pesar de que la mayoría se negaba a salir, el general Fernández determinó que lo más conveniente era zarpar, entre otras razones para no perder la ayuda ofrecida por el general francés Juan Bautista D'Çasse que se encontraba en la Habana (Cuba), quien se había ofreció a escoltarlo en su regreso a España. Además, Fernández consideraba que el galeón y la flota que lo acompañaba estaban suficientemente blindados para repeler el ataque de los ingleses.

Consciente del riesgo, el general Fernández zarpó hacia Cartagena el 28 de mayo del mismo año, acompañado por 16 barcos entre los que se destacaban los siguientes buques: galeón San José (64 cañones), al mando del general José Fernández Santillán, galeón San Joaquín (64 cañones), capitán Almirante Miguel Agustín Villanueva, Navío Santa Cruz (44 cañones), mercante capitán Nicolás de la Rosa, Urca Nuestra Señora de la Concepción (40 cañones) capitán José Francis, Patache Nuestra Señora del Carmen capitán Araoz, fragatas francesas Le Mieta y Saint Sprit. Cabe destacar que el San José era el más emblemático de la flota. El San José y San Joaquín eran las naves que por su poderío ofensivo transportaban la mayor parte de las mercancías.



Figura 12. Comodoro Charles Wager, [5]

Mientras que en Portobelo, los españoles se alistaban para zarpar; el comodoro inglés Charles Wager (1666-1743), figura 12, [5], esperaba con una flota corsaria el regreso del San José a Cartagena.

(3ª. Parte en la próxima Cyber-Corredera)

TORNAVIAJE O RUTA DE URDANETA

Por: CN (ra) MARIO RUBIANOGROOT ROMAN.



En la Cyber-Corredera No. 241 terminé lo que llamé la Serie "Magallanes-Elcano. Una Expedición Fatal" suficientemente ilustrado debido a que zarparon algo más de 240 tripulantes de la "Armada del Moluco" y regresaron el 6 de septiembre de 1522, después de haber circunnavegado el mundo, 18 personas con Juan Sebastián Elcano como capitán de la Nao Victoria. Tremenda hazaña que el poderoso Emperador Carlos V premió al navegante con Escudo de Armas y 500 ducados anuales. No he relatado que le ocurrió al capitán de la "Trinidad" Gonzalo Gómez de Espinosa, quien trató de regresarse al Darién, en el año de 1522, pero nunca lo pudo realizar al encontrar vientos y corrientes en contra y por supuesto al final fueron capturados por los Lusitanos, quienes ya tenían bases al sur de la India y reclamaban esos territorios de acuerdo al Tratado de Tordesillas, ampliamente explicado en relatos anteriores.

Recordemos que Juan Sebastián Elcano, conocido como el "Marino de Guetaria" (de la provincia de Guipúzcoa), donde las aguas del Cantábrico golpean fuertemente los acantilados, volvió a casa a reunirse con sus padres y hermanos y empezar a prepararse para una nueva cruzada que iniciaría, como de hecho fue, en el año de 1525 en la llamada **de García Jofre de Loaysa**, campaña marítima española, con el objeto de colonizar las islas Molucas ricas en especiería, cuya propiedad era disputada por Lusos y Castellanos, sin saber a ciencia cierta en que longitudes se encontraban las mencionadas islas. Anoto que "...Magallanes, era mejor navegante que persona y García mejor persona que navegante"; García no tenía la menor idea de capitanear una empresa marítima de este calibre, pero era "sobrino" del altísimo preclaro dominico y hombre de Estado obispo Fonseca (¿recuerdan a Juan de Cartagena?)

Aquí hago un paréntesis, con el fin de incluir en este corto relato, a un joven Guipizcoense, **Andrés de Urdaneta**, el cual se embarcó con Juan Sebastián Elcano, de quien aprendió náutica y cosmografía, también a observar y tomar nota de todo lo que veía y lo preparó como alumno al enseñarle el uso del imprescindible astrolabio y cuadrante, las estrellas, la corredera, la dirección e intensidad de los vientos, la dirección de las corrientes marinas, la composición de las algas, el comportamiento de las aves e incluso el ritmo de las olas, las costas y sus profundidades, la naturaleza de las islas del poniente, además aprendió a dibujar mapas ubicando las islas en las correctas latitudes y longitudes estimadas. Un amigo vasco de menor edad, llamado Miguel López de Legazpi, no pudo embarcarse debido a que se enfermó, pero reaparecerá 14 años después en el Virreinato de la Nueva España (México) como veremos más adelante.



La expedición en cuestión estuvo formada por una flota de siete naves (cuadro) y 450 hombres, se hizo a la mar en la Coruña el 24 de julio de 1525. Como ya lo he mencionado, figuraban en ella dos de los más insignes marinos españoles de la historia: Juan Sebastián Elcano (comandante de la "Espíritu Santo" y segundo de la empresa), y el jovencísimo Andrés de Urdaneta.

NAVE	CAPITAN	OBS
Santa María de la Victoria	García Jofre de Loaysa	Capitana
Sancti Spiritus	Juan Sebastián Elcano	Segundo
Anunciada	Pedro de Vera	Perdida E
San Gabriel	Rodrigo de Acuña	Deserción
Santa María del Parral	Jorge Manrique de Nájera	Perdida
San Lesmes	Francisco de Hoces	Desaparecida
Santiago	Santiago de Guevara	Perdida

El tesorero Hernando de Bustamante y el artillero Roldán, repiten expedición y sobrevivieron. Entre otras cosas, España resuelve dividir las funciones y a partir de este momento la "Casa de Contratación de Sevilla" se hará cargo de las Indias Occidentales (América), mientras que la "Casa Comunal de la Coruña" se hace cargo de las Molucas.

En pocas palabras se dice que esta expedición fue una cadena de desastres y solo la < Santa María de



la Victoria> (otra Victoria.....) llega a las Molucas, de las cuales ya conocemos su ubicación geográfica. Según pasaban los días, era evidente que el capitán de la expedición estaba acusando el golpe de perder la armada. Enfermó de dos dolencias graves, una física y otra moral. De manera que García Jofre de Loaysa muere el 30 de julio de 1526 y sucede el mando como capitán general de la armada castellana a Juan Sebastián Elcano; Se habían hecho realidad sus sueños e ilusiones, pues de humilde marinero, por méritos propios y sin ayuda de intrigas ni recomendaciones, había alcanzado la cúspide de su profesión. Sin embargo, ese pensamiento se enturbió al pensar que toda

su flota se reducía a una nao que, hacia agua, y de la que todos los días se arrojaba por la borda algún cadáver. ¡Triste nombramiento de algo tan patético!, ¡de una armada inexistente! Era como si el destino se mofara de él dándole algo que había ambicionado pero que no podría disfrutar. El vasco, el Marino de Guetaría, el Guipizcoense, rumió en silencio su amargura. Una semana después, el 5 de agosto de 1526, fallece al parecer de escorbuto, en ese mar del Sur, llamado Pacífico por Magallanes.

En 1527, el conquistador Hernán Cortés, envía a su primo **Álvaro de Saavedra** a llevar refuerzos con una flota desde México a los castellanos que habían conseguido instalarse en algunas islas Molucas, como vimos anteriormente. Sería la primera vez que salían desde allí.

En junio de 1528 Saavedra zarpaba de Tidore en la nave **Florida** con la intención de volver con refuerzos, y trató de retornar a México por el este. Pasó por algunas de las islas melanesias próximas, por el norte, a Nueva Guinea, luego se dirigió hacia las Carolinas; pero las corrientes contrarias, las calmas que no permiten avanzar y las tempestades lo forzaron a retroceder por las Marianas y las Filipinas y volver a Tidore en noviembre del mismo año.

El tercer intento para regresar a Nueva España lo va a protagonizar también Saavedra. En Tidore repara el **Florida** y en mayo de 1529, en contra de la "opción oeste" para el tornaviaje, del gobernador español de las Molucas, levó anclas otra vez y se dirigió a México. Y de nuevo tempestades y calmas lo detuvieron semanas y meses, pero consiguió llegar a las Carolinas orientales y quizá se acercó también a Wake y a las Hawái. Pero Saavedra murió, y aunque la tripulación prosiguió el viaje, pronto, al llegar al 31° N de latitud, el barco estaba en tan malas condiciones y el mar y los vientos hicieron el resto. A finales de 1529 el Florida ha de dar la vuelta hacia Gilolo, en las Molucas. Es el tercer fracaso.

De esa expedición fallecen en total 40 hombres de la tripulación y se salvan 24 marinos, quienes son llevados por los Lusitanos a Lisboa en el año 1536. Andrés de Urdaneta iba a ser arrestado y le decomisaron todos sus apuntes, pero logró escaparse a Sevilla y Valladolid, en donde hizo un resumen a los representantes del Consejo de Indias, de sus dibujos y bocetos, gracias a su increíble retentiva y prodigiosa memoria,

Pedro de Alvarado, uno de los capitanes del conquistador de Nueva España, Hernán Cortés, le indica a Andrés de Urdaneta, que la gloria y la fama están en el Nuevo Mundo. Allí hay inmensos territorios por conquistar y archipiélagos enteros por descubrir. Urdaneta acepta el ofrecimiento; La flota en que viajó Pedro de Alvarado salió de Sevilla en los últimos días de octubre de 1538. Pocos meses después de su llegada a Nueva España, se produjo un encuentro entre dos viejos conocidos. El alcalde de la ciudad de la ciudad de México, Miguel López de Legazpi, se hallaba en su despacho cuando le anunciaron la visita de su antiguo paisano Andrés de Urdaneta.

En el año 1542, nombran como jefe de otra expedición al archipiélago de las islas del Poniente a **Ruy López de Villalobos**, de la que hacen parte seis navíos así: La "Santiago" nave capitana, las naos "San Jorge", "San Juan de Letrán" y la "San Antonio", la galeota "San Cristóbal" y el bergantín "San Martín". Urdaneta no quiso participar como cosmógrafo, pues insistía que las islas estaban en la demarcación portuguesa y emprende una campaña terrestre con Alvarado, contra indios chuchumecos en el sur de México. Al fallecer Alvarado, termina reemplazándolo Urdaneta, quien sale victorioso. La expedición de Villalobos fracasó en su eventual conquista; bautizan las islas al norte de la Molucas como las "Felipinas" o "Filipinas" en lugar de islas Felipe, hijo del emperador Carlos V. Los navíos se fueron perdiendo y la San Juan que trató de devolverse por el ecuador no lo pudo hacer por los fuertes vientos y corrientes contrarias y pugnaces, además de tormentas que destruyeron la nave y murieron varios tripulantes.

Mientras tanto, Villalobos con los barcos y las tripulaciones muy maltrechos, buscaba refugio y ayuda en las Molucas lusitanas: los portugueses los ayudaron a reparar las naves, en particular la *San Juan*, con la que **Iñigo Ortiz de Retes** pretendía realizar un nuevo intento de volver a México por el este para pedir ayuda. En mayo de 1545 inicia la nueva búsqueda del tornaviaje: pasa por diversas islas próximas a Nueva Guinea y por la costa norte de esta isla, de la que tomó posesión (obviamente nominal), en nombre de la Corona española, en junio de 1545.

Pero, a partir de agosto las borrascas y el descontento de las tripulaciones forzaron el regreso a Tidore, que se realizan en el mes de octubre. Tras este nuevo fracaso, pasaron algunos años antes de que los castellanos intentaran de nuevo volver del Pacífico occidental a América por el oriente.

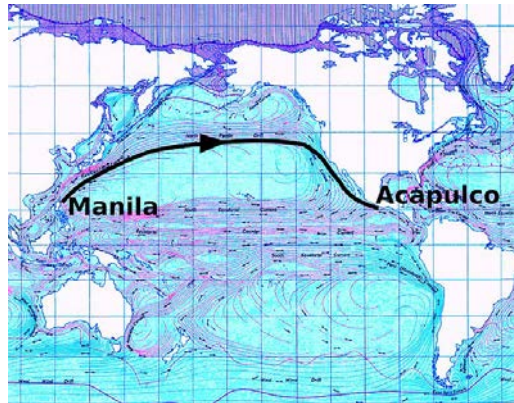


En el año de 1553, Andrés de Urdaneta, gobernador de Michoacán, leyó por segunda vez la carta de su hermana Margarita, donde le relataba como murió en su pueblo en España, su hija Mayka, bautizada como Mercedes. Apoyó la cabeza en su antebrazo y las lágrimas corrieron abundantes sobre el papel. Meses después resolvió ingresar como fraile a la orden de San Agustín, recapacitando sobre la existencia tan baldía, que estaba viviendo. Nada ni nadie lo ataba y quería llevar la luz del evangelio a indígenas de México y de las islas del poniente.



El 21 de noviembre del año 1564, **Miguel López de Legazpi**, sale en expedición desde el puerto de la Navidad, Nueva España, hacia las Filipinas, a bordo de la Capitana (donde iba Urdaneta), los galeones San Pablo y San Pedro, las gabarras San Juan y San Lucas. Con el fin de dar lugar al primer asentamiento español en el Pacífico, en las islas Filipinas, viaje que duró dos meses con los vientos alisios a favor siguiendo la ruta ya conocida.

La ruta de vuelta desde las Filipinas por el Oeste (W) era estratégicamente muy importante pues permitía a la Nueva España el comercio con el Este de Asia, sin navegar por aguas controladas por los portugueses en las Molucas, India y África. Urdaneta y otros pilotos conocían los intentos anteriores y continuaron el esfuerzo navegando hacia el norte buscando hallar una corriente favorable que los llevara nuevamente hacia América.



Para el regreso, Urdaneta zarpó de San Miguel en Filipinas el 1 de junio de 1565 y puso rumbo nordeste aprovechando el monzón del suroeste. Ascendió hasta el paralelo 40° N, donde encontró la corriente de Kuro Siwo que los llevó por el océano Pacífico hasta el cabo Mendocino en California siendo bautizado así dicho cabo por el propio Urdaneta en honor al virrey Antonio de Mendoza. Desde allí, costearon rumbo sur hasta Acapulco, Nueva España a donde llegó el 8 de octubre, tras haber recorrido 7644 millas náuticas (14 157 km) en 130 días, a una media de 59 millas náuticas (109 km) por día.

Las crónicas agustinas han dado realce a la actuación de Fray Urdaneta y, debido a su larga experiencia empírica, se ha asociado su nombre con la ruta del tornaviaje.

Seis (6) fueron los intentos del conocido "TORNAVIAJE", los que detallaré en el cuadro siguiente:

No	AÑO	ABORDO DE	CAPITAN
1	1522	TRINIDAD	GONZALO GOMEZ DE ESPINOSA
2	1527	FLORIDA	ALVARO DE SAAVEDRA
3	1529	FLORIDA	ALVARO DE SAAVEDRA
4	1544	SAN JUAN	RUY LOPEZ DE VILLALOBOS
5	1545	SAN JUAN	IÑIGO ORTIZ DE RETES
6	1565	SAN PEDRO	FELIPE DE SALCEDO. (ANDRES DE URDANETA, va como piloto y cosmógrafo); Llegan 26 de septiembre y 8 de octubre a Nueva España.

Hubo, no obstante, la euforia, alguna voz disidente dentro de la Real Audiencia de México que argüía que no era Urdaneta el primero que había vuelto de las Filipinas, puesto que el capitán Alonso de Arellano había efectuado la vuelta mucho antes con el patache "San Lucas". Sin embargo, este hecho no empañó la gloria de Urdaneta, puesto que Arellano no había aportado datos de la ruta que había seguido ni sus mapas indicaban en modo alguno el derrotero que debían seguir los futuros navegantes. Era incluso dudoso que hubieran alcanzado las islas Filipinas, pues sus anotaciones estaban llenas de inexactitudes.

Durante los siguientes 250 años las naves españolas emplearon esta ruta. En particular el **Galeón de Manila** que recorría el trayecto Acapulco-Manila-Acapulco.

Hoy en día, sigue siendo una de las principales rutas marítimas del mundo moderno.

TODOS NOS CREEMOS DIRECTORES TÉCNICOS...

Por CRIM (ra) G. Rojas G. IM 07



Cada vez que juega la Selección de Fútbol de Colombia, aparecen por millones los directores técnicos : todos en algarabía desbordada arman, comentan, destruyen jugadores y hasta con gran tesón lo planeado: se piden cabezas, que rueden a montón ...con mayor supremacía cuando se pierde el partido...y con mucha más piedra en el último minuto...y del tiempo extra otorgado por el vilipendiado árbitro (Hp, vendido, traidor, desmadrado, etc.) quien quiere que todo termine pronto... porque en casa también lo esperan y no como se dice: " Esta noche no me esperen en la casa" (A los soldados de la PATRIA...nunca los esperan y menos por el futbol).

Pero todo eso pasa y se olvida al otro día, porque hoy juega la europea, a la que todos queremos llegar, sin aportar ni una gota de sudor pues entre wiskis y picadas se navega mucho mejor y se ven los partidos como en casa, con amplio y despejado horizonte brindado por el mar.

Que unos se saquen la leche remando y remando, así no encontremos playa para retozar, pero que de mi área de CONFORT, nadie me venga a sacar porque a punta de pura lengua los voy a cambiar o sino con la misma los voy a destrozar.

Esta introducción, no es otra cosa que recordarles que en Marzo 2022 juega LA SELECCIÓN COLOMBIA Y TODOS: DIRECTORES TECNICOS, AFICIONADOS, CONVOCADOS, SUPLENTES, RESERVAS (Activas o "desactivadas") CIVILES, etc., tendremos la GRAN OPORTUNIDAD de jugar ese partidazo: Unos como titulares, otros en la banca, otros como naranjeros derechos o izquierdo (sos)...pero todos a jugar para que después no se derramen lágrimas de Ninfa abandonada.

Es el GRAN PARTIDO DE LA DEMOCRACIA.

Entro al pañol de mis recuerdos y en extraña coincidencia (Halada de cabo...unos a estribor y otros a babor (En la mitad el árbitro hp) halo (tiro) el cabo sin mucha fuerza y aparece... LA DEMOCRACIA sucia, harapienta, entalegada, mal olorosa y muy pero muy ARRUGADA en los talegos de la ropa sucia, sin darle el VALOR DE CADETE DISTINGUIDO y mucho menos la medalla consagrada, que distingue a los mejores cuando no son lambones, Francisco José de Caldas; esa mal trecha y herida DEMOCRACIA a todos quiere complacer y olvidamos que todos que con algunas de sus prendas francos vestiremos, con ropa así sea añadida pero bien cosida, como las velas de mi barca, tesas por el viento habremos de vestir y mantener:...los que quieran misa acá, los que quieran balleneras acá, los que quieran salir francos acá, los que quieran "fondo" acá, los que no quieran hacer nada acá...y llega la gran confusión porque TODOS OPINAN POR MONTÓN. Sigue la situación más complicada pero aún no ha pasado nada, los que quieran misa pero que quieran balleneras acá, los que quieran salir francos pero que quieran "fondo" acá, los que no quieran hacer nada, pero que quieran halar cabo, (tirar piedra, ladrillos, regalar capuchas etc.), acá... los que quieran ir a misa, quieran balleneras y después salir francos acá, los que quieran "fondo" y después salir francos acá, así hasta construir, con esas actividades y otras muchas más, como arreglar lacas, limpiar fusiles, pistolas, revólveres y granadas o lavar ropa o estudiar, así hasta construir las sentinas de ese gran... Domingo (Que mierdero) que nos hizo padecer.

Todos a la fila..., NO ESCOGIERON NADA...EN TANTO TIEMPO que tuvieron no hacían más que DISOCIAR y de dientes para fuera TODO LO QUERÍAN ARREGLAR, asustados porque sabían que sino ACTUABAN RÁPIDO clavada segura, sería su próxima singladura, siempre esperanzados que apareciera un capitán JASÓN Y CON ARGONAUTAS COMO TRIPULACIÓN, que los salvara de la encallada segura, con la que se iban a encontrar pero continuaban dando vueltas unos remando y otros cuando el "patrón" de la embarcación mandaba así lo hiciera mal...y aparece en mi memoria el río Tigres, en Panamá en donde el patrón gritaba remen hps, que aquí mando yo...y otro contestaba: muy patrón será usted, pero los remos los llevamos, nosotros los de la tripulación... y la DEMOCRACIA sin rumbo fijo continuaba, confundida, estropeada y desmejorada pero llevando siempre a cuestras esa multitudinaria tripulación en donde NADIE RECONOCIA que para los náufragos esa maltrecha DEMOCRACIA puro ORO era, mucho mejor y más segura que una supuesta tabla de salvación llamada socialismo, que con clavos y puntillas oxidadas les proporcionaría muchas y graves heridas quizá hasta la muerte sufrirían, además del gran escozor que se sentiría, cual afeitada de recluta con agua de mar bien salada en su alma y en su cara con mirada de mareado y bien avergonzado, porque a tiempo les avisaron de las averías que por babor ya se hacían, pero todos seguían pensando en la barca del vecino, que en banco de arena encallada se encontraba pero QUE ESTO NO ES CONMIGO.

Nadie alistó aceite, ni estopas, ni masilla marinera para calafatear y carenar la barca que herida continuó su navegar y muchos tripulantes con wiski en mano unos a estribor y muy pocos a babor querían brindar por el feliz atraque prolongado, que para unos era de esperar sin sudar, ni trabajar y para otros era lo trabajado y lo soñado...en fin de cuentas al otro día se olvidarían sufrimientos, pesadillas, angustias, lágrimas y maravillosas recaladas porque en esa barca sin piloto automático se confiaba o porque la

nueva comandancia con destrucción de muelles, de faros, de boyas y de todo el puerto, en ruinas convertido, a sus anchas por muchos años se quedaba y a la tripulación joven y a la vieja sometían, a los bajos fondos los enviaban y como esclavos maltrataban quienes añorando viejos tiempos que solo en su memoria recordaban y como único DERECHO tenían a plotear y escudriñar la bitácora escrita en sus mentes.

Mientras tanto, largas filas hacían por la leche y por los huevos, que con suerte encontrarían.

Entre bandazos y bandazos los de estribor, a borbotones, de sus copas el vino derramaban y los de babor muy organizados con menos carreta y más trabajo, a toda vela tapaban las bocas de sus copas con capuchas, palos, ladrillos, piedras, hasta incendiando tripulantes y al mismo tiempo al exterior gritaban, pidiendo auxilio con mentiras para que más vino les enviaran y... siempre les creían y por toneles les mandaban.

Si estos tripulantes, por arepas de Conchita y empanadas siguen en trifulcas, porque a cambiar algo no contribuyen para nada, con discusiones bizantinas y peloterías solo buscan distraerse un poco porque saben que se avizoran tiempos tormentosos y un gran TIFÓN.

Salgan de los puentes y camarotes...corran hacia el portalón, arríenlo así sea sobre corales o delfines, pero HAGAMOS POR NUESTRO BUQUE ALGO YA.

Verifiquemos que nuestras cédulas para zafarranchos estén al día pues hasta el 13 es el plazo, porque hasta sin botes salvavidas nos podremos ya quedar, busquemos en las cartas nuestros sitios y las mesas y como testigos electorales a inscribirnos corriendo vayamos ya, que para eso

dimos bastantes vueltas en desayunos, almuerzos, comidas y pudines, al último poste de verdad.

Que no están en juego los pudines de las mesas que comandantes de las mismas entre risas y sonrisas con las manos entreabiertas y empuñadas a reclutas exponían a tirar filo todo el día, pues hasta el almuerzo a veces se jugaba y porque al Quiosco del Mañe solo a recoger hojas y a hacer aseo se podría, en caso de llegar.

Ya que nada hicimos los tripulantes de este barco llamado DEMOCRACIA, por lo menos aseguremos y amarremos con nudos marineros y con cabos gruesos a las bitas y cornamusas los restos que nos quedan de ese maravilloso barco para asegurarnos que se elijan verdaderos comandantes con intereses nacionales que arrastren todo el tiempo con tripulaciones muy leales que piense cada uno que la cadena se revienta por el eslabón más delgado.

TODOS A VOTAR...BIEN TEMPRANO, A INSCRIBIRNOS COMO TESTIGOS ELECTORALES, PARA ESO NO SE NECESITAN LIDERAZGOS, NI DEMAGOGOS, CONVENZAN Y CAMBIEN EL PENSAMIENTO IDEOLÓGICO ASÍ SEA DE UNA SOLA PERSONA, QUE ESTE CONVENZA A DOS, UTILICEMOS EL METODO DE CASCADA, EMPECEMOS POR LA FAMILIA...ESTO ES UNA EMERGENCIA: AGUA SALADA EN LAS BATERÍAS...EL BUQUE ESTÁ EN INMERSIÓN...

Yo ya lo hice y lo sigo haciendo.

PD: Los submarinos son buques, solo que de otro tipo.

EL FARO: PENSAMIENTO NAVAL

Por Vicealmirante (RA) Luis Yance, Excomandante Fragatas Misileras ARC Independiente, ARC Padilla y ARC Caldas*



La invasión a Ucrania debe ser un caso que debe alertar a Colombia. Ellos descuidaron su defensa pensando que su "hermano" ruso nunca lo atacaría de tal forma y entregó todo su arsenal nuclear y desprotegió la defensa y seguridad de su nación. Hoy nos plantea en Colombia una seria reflexión.

Es menos costoso mantener una defensa y seguridad creíble y eficiente de sus FF.MM con apoyo de la UE y EE. UU. que reconstruir una nación arrasada y destruida en la forma como en 7 días ha quedado Ucrania. Además, sus habitantes saliendo despavoridos a otros países buscando refugio, dejando todo atrás con miles de muertes y hogares destrozados.

Colombia debe pensar muy seriamente su defensa y seguridad ante la amenaza que nos plantea el régimen de Maduro y en menos de dos años fortalecer nuestras FF.MM. Es una obligación de los gobernantes mantener la integralidad de nuestro territorio. Recordemos que tenemos intereses en el Mar Caribe que suscita un cierto apetito de Rusia, China, Irán y Turquía en el patio "trasero" de los EE. UU. Es preciso recordar que allí se encuentran grandes yacimientos de petróleo y gas y riquezas como los nódulos de manganeso que contienen el cobalto, el cobre y el níquel en el fondo del mar. Tampoco es un secreto que el Canal de Panamá es un lugar estratégico que une el continente americano con el Atlántico y el Pacífico y Colombia es la entrada a la región por este corredor. La selva amazónica rica en minerales y pulmón del mundo por su biodiversidad es un foco de explotación de riquezas agrícolas y

minerales como el coltán tan apetecido hoy en día en una amplia gama de dispositivos electrónicos, teléfonos celulares, comunicaciones satelitales, automóviles eléctricos y armas de última generación, etcétera.

Es un deber del alto mando militar proponer al gobierno nacional en forma contundente las amenazas que se ciernen en Colombia por parte de Venezuela que lleva más de 20 años armándose para atacar a Colombia en la primera oportunidad que se presente, como sucedió en Ucrania. Dejo esta seria reflexión de una frase de Aristóteles: "La mejor forma de no ser criticado es...no decir nada, no hacer nada, no ser nadie."

~ ~ 00 ~ ~

*Escribió conjuntamente el libro "Una Luz en el Túnel" que trata de la pérdida de aguas en San Andrés, Providencia y santa catalina

ARC DIGNIDAD

Por David Escobar Gómez NA 42-044



Un saludo a todos los lectores suscritos a la Cyber-Corredera y que alcance para todo el mes de abril, sea hasta la próxima entrega. Les desea este colaborador desconocido para la mayoría que ya se retiraron de la vida activa al servicio de la Armada; incluso, retirados de toda actividad propia de la marinería, incluida la del dulce hogar. Para todos, mi saludo jubilado.

Como es normal y de rutina, siempre escriben asuntos de la historia de la Escuela y lo relacionado con la gesta libertadora, así como anécdotas muy interesantes ocurridas a los que les agrada escribir.

En esta oportunidad, estimados lectores, y lectoras, me remontaré a lo más profundo de la historia de la civilización: La sumeria. En la antigua Mesopotamia, cuando empezó la escritura, cuando a los ríos Éufrates y Tigres los surcaban navíos comerciales y de guerra.

Fueron los sumerios los que le enseñaron al mundo antiguo lo importante que era vivir en ciudades estado, pues, la ciudad de Ur, fue el primer conglomerado con cartilla y leyes del buen comportamiento para vivir en modo... ¡sabroso!

Las ciudades estado. Como la espléndida Ur, y otras, se fueron armando gracias a que los griegos vieron la importancia de su potencia de vivir en democracia participativa. Y por eso, hasta mediados del siglo XVIII, todavía existían muchas ciudades estado en Europa. Hasta que se fueron fusionando los países que hacen parte de la OTAN.

Además, los sumerios inventaron la vela de cebo para alumbrar. Descubrieron la rueda. Las chancletas sin tacones. Y hasta se les agradece- nunca es tarde- inventaron la cerveza.

Durante mil y pico de años, los griegos, nos hicieron creer que Pitágoras había dado con la constante dimensión de los catetos con respecto a la hipotenusa. Con su famoso teorema. ¡Que va! Ya los sumerios se la sabían y usaban el ábaco desde mucho antes.

Los juiciosos arqueólogos de hoy, entre varios descubrimientos de esta interesante sociedad, afirman, curucuteando entre las ruinas, que usaban lentes para corregir el defecto óptico del astigmatismo. Enfermedad que consiste en que, un ojo mira para la punta de la nariz, y el otro para casa del carajo.

Lo que nunca dicen los historiadores, de la gente del Sumer, yo si se los voy a contar: ¡Estuvieron en la antigüedad de su apetencia, en la meseta Cundinoboyacense! Y la prueba fehaciente se puede decir, sin temor a equivocarme, en que aún los recuerdan "sumercé"

De otra parte: No dicen, porque les da pena, los historiadores civiles y militares, que fueron los sumerios los que no permitían mujeres en los navíos. Exclusión que repercutió en todas las actividades de gobierno y culto. Una que otra sacerdotisa, o una reina con los calzones bien amarrados, nada más.

Gracias al desarrollo de la humanidad, ya vemos mujeres con el uniforme y no como mascarón de proa, namá. Pero todavía falta mucho.

Puede que, a algunos, les cueste trabajo aceptarlas. Y a ellos les digo: sociedad que se quiera hacer respetar en desarrollo sostenido, tiene que darle a las mujeres el mismo trato que a los hombres. Entre más atrasado es un país, sus mujeres son esclavizadas, menospreciadas. Ahora nos queda fácil aceptarlo entre nosotros los colombianos de la reserva. Pero, a nuestros abuelos, vea...

El patriarcado, el racismo, la exclusión, el machismo, la hembrifobia, solamente nos han dejado dolor y sangre derramada.

Les pido a los que no quieren el cambio, por favor, que recapaciten. Que permitan, en sus casas, al menos un par de ucranianas, jóvenes, de las miles que salen todos los días expatriadas. Una para que

lave y la otra para que no nos deje dormir. Y si no les gusta mi petición; pues tiene que aceptar que ya se viene como vicepresidenta Francia Márquez.

Con gusto y coman callados...

SALUDO ANIVERSARIO BAFIM 14 – BAFIM 5

Por CRIM (ra) G. Rojas G.

Corozal, Marzo 4 de 2022



Ya podemos hablar de otros tiempos, pero al igual que las aguas de los mares y de los ríos en donde nacimos, crecimos y en donde hoy trabajamos, todas nos parecen igual de turbulentas, existen siempre tiempos borrascosos cobijados con velas de tiempos calmos y en nuestros espíritus la coraza de la incertidumbre por los tiempos venideros.

Hoy, se podría pensar ya no en el enemigo físico el cual se vence con medios tecnológicos y tácticas bien concebidas y planeadas, hoy el enemigo como el cáncer cual silencioso combatiente, avanza no ya por ríos, selvas, montañas, planicies, llanuras y veredas sino que de frente avanza devorando lo que a su paso encuentra y confundiendo a todo el mundo, con falsos argumentos jurídicos que nosotros mismos sin darnos cuenta ayudamos a construir en un sistema que juramos defender y en donde la libertad de cada colombiano con nuestras vidas, también, juramos proteger.

Son muchos los recuerdos, en especial, de aquellos que ofrendaron sus vidas, por esas causas nobles que casi nadie reconoce y pronto olvidan, pero en el alma y en el corazón de los Infantes de Marina seguirán vivos los anhelos por ver siempre una patria amada, respetada y libre.

El antiguo Batallón de Fusileros de IM 5 que tuve el honor de comandar, hoy rebautizado Batallón de Fusileros de IM 14, Comandado por el Señor Teniente Coronel Alexander Guzmán Rojas sigue teniendo la gran responsabilidad, junto con sus hombres y mujeres el de no ser nunca inferior a esos retos que como grandes tifones se avizoran, hoy el enemigo está, también, presente en todos los estamentos disfrazados de mansas ovejas.

Mi invitación particular, en este nuevo y maravilloso aniversario del BAFIM 14 es a continuar sin desfallecer, conservando y respetando los valores y principios que en nuestras familias se forjaron y en nuestra amada Armada Nacional se consolidaron.

Un BZ, La Voluntad Todo lo supera!

Felices 35 años, mi Batallón...!



LO QUE NO CUENTA EL MANUAL ALCOHOL A BORDO: CURIOSIDADES Y MITOS

Por Estevan – tomado de Facebook

EL BAUTISMO

"El barco que no haya probado vino probará sangre", advierte un antiguo proverbio británico.

Este dicho representa una tradición ancestral de los marinos. Ya desde la época griega se derramaba sangre de los sacrificios para asegurar la benevolencia de los dioses hacia la embarcación en alta mar.

Con el paso del tiempo, la sangre fue reemplazada por vino, y más tarde por champán.

Este rito ha ido evolucionando junto con las civilizaciones hasta la actualidad, en el que el bautismo de un barco se ha convertido en una norma no escrita de obligado cumplimiento en el ámbito marítimo. Las supersticiones se han extendido a lo largo del tiempo para aquellos barcos que no habían respetado la tradición de la botadura.

Uno de los casos más emblemáticos es cuando, en 1911, White Star Line decidió lanzar el 'Titanic' al mar sin haber previamente realizado su bautizo tradicional. Todos sabemos cómo le fue.

CURIOSIDADES

EL HÉROE DEL TITÁNIC

El mayor transatlántico del mundo, a los cuatro días de partir se estrelló contra un iceberg y estuvo agrietándose durante dos horas y media, mientras los pasajeros hacían lo posible por encaramarse a un bote salvavidas.

Más tarde se descubrió que casi ningún bote fue llenado hasta su máxima capacidad.

Murieron 1.514 personas de las 2.223 que iban a bordo.

A las 2.20 h. de la madrugada del 15 de abril, el Titanic se partió por la mitad y se hundió definitivamente, con cientos de persona aún a bordo. La gran mayoría de los que quedaron flotando en el mar murió de hipotermia.

Sin embargo, uno de los casos más curiosos de los supervivientes fue el del jefe de panaderos: Charles Joughin.

El héroe

La dramática noche del hundimiento, Joughin, al enterarse de que el barco había colisionado y se iba a pique, decidió esconderse en su camarote abrazado a una botella de whisky. Sin embargo, luego de beberla, comenzó a sentirse culpable por su pasividad y acabó acudiendo a la cubierta superior para ayudar a mujeres y niños a salvarse en los botes.

Ejerció de psicólogo alentando a los dubitativos: había quien no quería subirse a los salvavidas porque no creían, dentro del estado de shock, que el Titanic fuese a hundirse realmente. Joughin los escuchó y los convenció de salir de allí.

También arrojó muebles de madera por la borda para que los que habían caído al agua pudiesen engancharse a algo. Fue uno de los últimos en saltar y, cuando lo hizo, permaneció dos horas en las gélidas aguas hasta que uno de los botes lo rescató.

Al principio tenía que andar de rodillas, pero sobrevivió al desastre sin secuelas. Este suceso no le desanimó en lo que a su oficio se refiere: siguió trabajando en diferentes barcos y falleció a los 78 años.

¿En qué ayudó el whisky al jefe de panaderos? No precisamente le sirvió para quitarse el frío, porque el alcohol es un vasodilatador: la sensación térmica de calor es una simple ilusión. Es más, su consumo provoca una pérdida de temperatura corporal cuando el ebrio se expone a ambientes helados. No fue la borrachera de Joughin lo que le puso a salvo, sino los efectos del alcohol los que lo animaron a no desesperarse y a actuar, a ser más valiente de lo que a priori iba a ser y a ayudar a los demás y a sí mismo a salvar sus vidas.



MISTERIO DEL MARY CELESTE: EL ALCOHOL

El Mary Celeste era un sólido bergantín de 30 metros de eslora, casi 8 de manga, y 200 toneladas de peso bruto. Se había construido en Spencer, Nueva Escocia. Mientras fue inglés se llamó "Amazon". Luego adquirido en Norteamérica fue cambiado su nombre por el actual.

El 5 de diciembre de 1872, fue hallado a la deriva entre las islas Azores y Lisboa.

No se halló a nadie a bordo, ni tampoco los botes salvavidas.

Tenía agua en su interior, pero todo lo demás estaba normal. La última anotación en el libro de bitácora databa de once días atrás.



- La carga de alcohol industrial desnaturalizado estaba intacta.
- En la cocina, sobre el fogón todavía caliente, había una cacerola con un pollo recién cocido. La mesa estaba servida: tres platos llenos y tres tazas de té todavía tibio.

El misterio del Mary Celeste provocó que se arrojara todo tipo de teorías imaginativas y fantásticas.

Una teoría, aseguraba que el cocinero enloqueció y envenenó a la tripulación en la noche del 24 de noviembre: fecha de la última anotación en la bitácora. Pero... ¿y los tres platos y las tres tazas que encontró el oficial Deveau? "tres marineros seguían vivos, pero el cocinero les preparó el pollo y el té envenenados, y tiró los cadáveres al mar. Después, al ver acercarse al Dei Gratia, recuperó la razón y expió su crimen lanzándose también al mar".

Otra teoría fantástica: surgió de las aguas un pulpo gigante barrió la cubierta con sus tentáculos y devoró a todos los marineros, excepto al capitán Briggs, su mujer y su hija, que corrieron la misma suerte muy poco más tarde, cuando ya estaban servidos los tres platos y las tres tazas de té".

Teoría algo elemental: "Confiados en el buen tiempo, el capitán y sus oficiales se arrojaron al agua para bañarse y nadar, mientras el resto de la tripulación los miraba desde una de las bordas. Pero se levantó un viento brutal, una de las ráfagas inclinó al buque de costado, y todos se ahogaron".

Una teoría minimalista sugería un ataque pirata ... que no robó nada.

También se especuló con la posibilidad de los dos capitanes, Briggs y Morehouse, muy amigos, se hubieran confabulado para hundir al Mary Celeste y cobrar el seguro –práctica bastante común–, pero la suma registrada era de apenas 1.700 libras. Muy poco para tanto riesgo... Finalmente... las culpas al Alcohol:

La justicia al fin, imposibilitada jurídicamente de acreditar teorías fantásticas y sin base científica, concluyó que... el alcohol fue el culpable.

La tripulación, ignorando que el alcohol desnaturalizado que transportaban era altamente venenoso, lo bebió en gran cantidad, y la letal borrachera los hizo caer al mar.

Una variante que también figuró en el dictamen sostuvo que un maremoto fisuró los toneles de ese alcohol, y sus vapores intoxicaron y enloquecieron a la tripulación, que acabó en el mar.

Aunque el juez James Cochrane, presidente de la Suprema Corte del Almirantazgo, peritos, marinos y público ... sepan que el cargamento de alcohol no explica el misterio.

HISTORIA DEL RON EN LA ARMADA INGLESA

El ron es una bebida destilada de la caña de azúcar y su primer testimonio por escrito proviene de 1650 en las islas del Caribe. Antes de la conquista de este territorio por parte de Reino Unido, la tripulación de los barcos británicos bebía cerveza o vino, pero con la conquista de Jamaica en 1655 los ingleses obtuvieron el ron como un botín inesperado.



El transporte de esta bebida en los barcos respondía a la necesidad de conservación durante las largas travesías. Mientras que el agua almacenada en toneles se echaba a perder el alcohol perduraba. Además, llevar las bodegas cargadas de ron ayudaba a mantener a la tripulación animada durante el viaje.

Por esta razón, tomar ron en la Marina fue una tradición de siglos. Todos los días los marineros recibían dos raciones de ron al día: una al mediodía y otra al anochecer y la tradición marinera permitía que cada día se brindase por un grupo de personas en concreto.

Las raciones de ron eran tan importantes en la vida a bordo que si el barco se quedaba sin reservas el capitán podía tener un problema y tenía que acercarse a toda prisa a los puertos.

Además, surgía otro inconveniente: el abuso del ron provocaba que muchos tripulantes estuviesen borrachos todo el día.

Así, en 1740 se decidió que el ron debería mezclarse con dos partes de agua, combinado que se llamó «grog».

La tradición del ron también jugó un papel importante en la Batalla de Trafalgar. Tras la muerte del almirante Nelson sus compañeros decidieron conservar sus restos en un tonel del destilado de caña de azúcar. Cuando los restos llegaron a Reino Unido descubrieron que el barril estaba seco. Se cree que los marineros bebían del barril de Nelson para así ser invencibles en las batallas, la llamada «Sangre de Nelson». Así surgió la expresión de «tapping the admiral» (servirse del Almirante), que consiste en beber con una pajita de un barril.

La costumbre continuó perpetuándose a lo largo de los años y ni siquiera las dos guerras mundiales consiguieron interrumpirla. Aun así, las frecuentes borracheras obligaron a reducir drásticamente las raciones hasta el 31 de julio de 1970, fecha en la que el Almirantazgo decidió suprimir la ingesta de ron.

La noticia fue recibida con disgusto por los soldados, hasta tal punto que dicha jornada es considerada como «Viernes negro».

A los marines siempre les quedará el consuelo de acercarse a degustarlo en un local en tierra firme.

EL DIA QUE TE EMBARCASTE

Por Miguel Ángel Florentín via Facebook

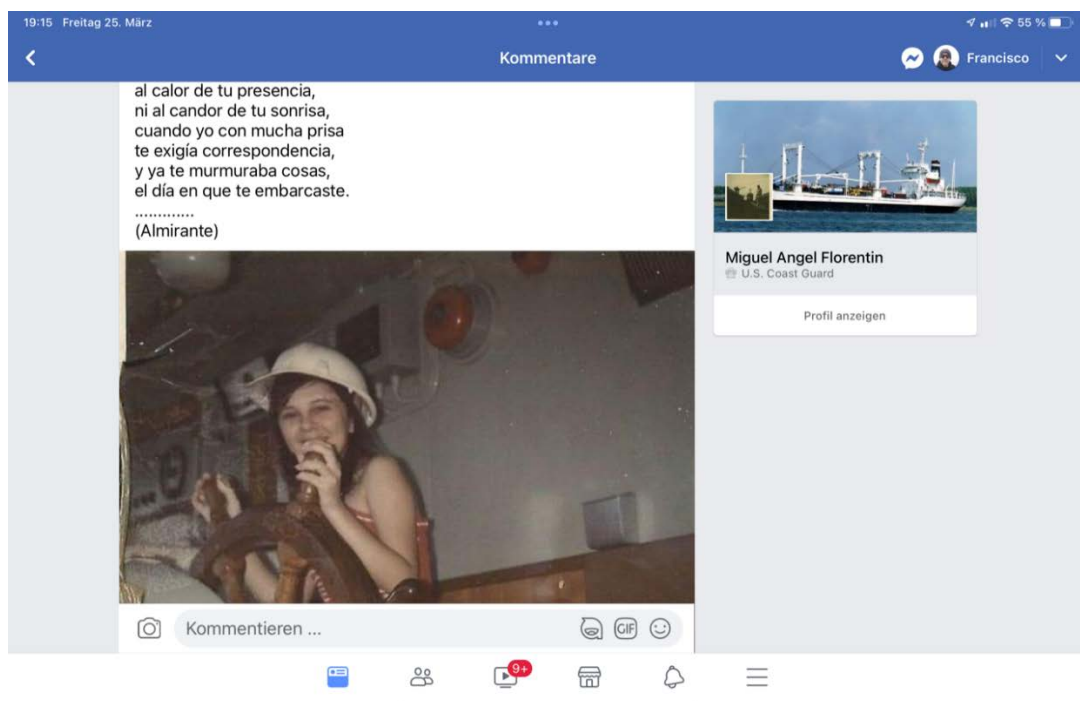


El día que te embarcaste
 puse un casco en tu cabeza.
 (-No veía así una belleza,
 desde hacía ya un buen rato.)
 Eras casi como una sirena,
 y yo en mi papel de pirata,
 rogaba que nadie te vea,
 que seas como invisible.

Pues no parecía posible
 que un timón se resistiera
 al calor de tu presencia,
 ni al candor de tu sonrisa,
 cuando yo con mucha prisa
 te exigía correspondencia,
 y ya te murmuraba cosas,
 el día en que te embarcaste.

.....

(Almirante)



MÁS DE 1.100 MASCOTAS BENEFICIADAS EN JORNADAS DE ATENCIÓN VETERINARIA GRATUITAS

Como parte del compromiso por el bienestar integral de los animales de la isla de San Andrés, se realizaron 1.179 servicios veterinarios gratuitos, entre ellos 655 esterilizaciones y consultas de atención primaria en beneficio de los caninos y felinos de la capital del Archipiélago; esto luego de una serie de jornadas médicas veterinarias lideradas por la Fundación Animal Heart Island con apoyo de la Armada de Colombia.

Las mascotas recibieron atención en desparasitación, control de pulgas y garrapatas, vacunación, tratamiento a enfermedades y curación de heridas. Así mismo, los más de mil animales que se asistieron recibieron tres toneladas de alimentos y 786 medicamentos, entre los que se destacan: antibióticos, antipulgas, antigarrapatas, multivitámicos, control para la sarna y antiinflamatorios.

Los tripulantes de la Institución Naval apoyaron activamente esta serie de jornadas realizadas por médicos veterinarios especializados, quienes viajaron desde el interior del país a la isla sanandresana para realizar los procedimientos a las mascotas, además de efectuar talleres educativos a sus dueños y rescatar 91 animales en condición de calle entre perros y gatos; para llevar a ciudades como Bogotá, Cali y Medellín, donde se les buscará nuevos hogares.

Cabe resaltar que esta es la tercera jornada en beneficio del bienestar animal efectuada en el último año por las Fundaciones Animals Hearts Island, Clínica del Gato, Danino, Razas Únicas y Pet Sai con apoyo de la Armada de Colombia; entidades que coordinadamente también han asistido a animales vulnerables en Providencia y Santa Catalina durante la etapa de emergencia y ahora reconstrucción de estas islas tras el paso del huracán Iota.

La Armada de Colombia, a través del Comando Específico de San Andrés y Providencia, continuará apoyando este tipo de iniciativas que buscan mejorar la calidad de vida de los caninos y felinos a través del cuidado responsable de los mismos, a la vez que continuará contribuyendo en brindar las condiciones e insumos necesarios para su bienestar.



ESCUELA NAVAL DE CADETES REALIZA OFRENDA FLORAL EN HONOR AL ALMIRANTE JOSÉ PADILLA LÓPEZ

La Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla" honró la historia naval y sus tradiciones con una ofrenda floral en conmemoración al natalicio número 238 del máximo héroe naval colombiano, el Almirante José Padilla López.

El evento fue presidido por el señor Contralmirante Javier Alfonso Jaimes Pinilla, Director de la Escuela Naval, junto a Comandantes y Jefes de departamentos, quienes se reunieron en un acto marcial para recordar la memoria de este mártir de la democracia, del quien esta academia naval y universidad marítima lleva su nombre.

El Almirante José Padilla López nació en el año 1784 en la ciudad de Riohacha. Fue un defensor naval de Cartagena durante el sitio emprendido por la Armada Española, participó en el movimiento independentista de Cartagena, adelantó operaciones en el mar que culminaron en la Batalla Naval del

Lago de Maracaibo, consolidando la independencia del norte de la Gran Colombia. Fue fusilado en Bogotá, el 2 de octubre de 1828.

La Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla" continúa comprometida con la formación integral de los futuros Oficiales de la Armada de Colombia, haciendo gala a su lema "honor y tradición", entregando al país, ciudadanos ejemplares y respetuosos de las tradiciones navales, aportando al desarrollo del Poder Marítimo colombiano.



125 INFANTES DE MARINA SE GRAÚDAN COMO BACHILLERES EN EL LITORAL PACÍFICO COLOMBIANO

Con el apoyo de las Señoras de la Acción Social Naval, la Fundación Héroes por Colombia y la Institución Educativa Educando y Creando Futuro, estos colombianos que prestan su servicio a la patria obtuvieron su diploma de Bachiller y alcanzaron un logro más en sus vidas.

Durante lo corrido del año 2022, 125 Infantes de Marina Regulares, orgánicos de los diferentes componentes que conforman la Fuerza Naval del Pacífico, han obtenido el diploma de bachiller, gracias a que adelantaron y finalizaron con éxito sus estudios de educación media de forma paralela y complementaria a su servicio militar.

Estos jóvenes colombianos, provenientes de diferentes regiones del país, y que prestan su servicio militar en Unidades como el Grupo de Guardacostas del Pacífico en Buenaventura - Valle del Cauca, el Batallón de Infantería de Marina No. 23 en Bahía Solano - Chocó y la Brigada de Infantería de Marina No. 4 en Tumaco - Nariño, han conseguido este logro en sus vidas gracias a su disciplina y a las facilidades que brinda la Armada de Colombia al personal que ingresa a la Institución en la modalidad de Infante de Marina Regular, sin título de bachiller, y que aprovecha sus 18 meses de servicio militar para obtenerlo.

Desde el momento en que los jóvenes que están interesados en definir su situación militar inician su servicio en la Armada de Colombia, se pone a su disposición una serie de cursos de formación académica y técnica, que les permite obtener habilidades útiles para la su regreso a la vida civil o para incentivarlos a continuar la carrera militar; de esta forma los jóvenes Infantes de Marina adelantan sus estudios de forma virtual o presencial, paralelamente y sin dejar de lado sus obligaciones militares.

Gracias al compromiso de la Armada de Colombia con la formación integral de sus tripulantes es posible ayudar a los jóvenes que prestan su servicio a Colombia para que cumplan sus metas y regresen a la vida civil siendo ciudadanos con habilidades que les permitan aportar a la construcción de un mejor país.

Así mismo, la Institución Naval invita a todos los colombianos que necesiten definir su situación militar o que estén interesados en iniciar la carrera naval-militar, a que se acerquen a su Distrito de Incorporación Naval más cercano o consulten las fechas de convocaría en el portal web www.haztemarino.mil.co.



COMANDO ESPECÍFICO DE SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA: 40 AÑOS PROTEGIENDO LA SOBERANÍA EN LA REGIÓN INSULAR

En ceremonia militar presidida por el Comandante de la Armada de Colombia, Almirante Gabriel Alfonso Pérez Garcés en compañía del señor Vicealmirante Juan Ricardo Rozo Obregón, Comandante de la Fuerza Naval del Caribe, Contralmirante Norman Iván Cabrera Martínez Jefe de la Jefatura de Inteligencia Naval, autoridades civiles y militares del orden nacional y departamental, se conmemoraron los 40 años de la creación del Comando Específico de San Andrés y Providencia - CESYP.

Durante la ceremonia a la que asistió la Ministra de Vivienda asignada Susana Correa Borrero y el Viceministro de Defensa Nacional Jairo García Guerrero, la Gobernación Departamental impuso la medalla "Reserva de Biosfera Seaflower" Categoría Oro al Pabellón del Comando Específico de San Andrés y Providencia resaltando el compromiso de esta unidad para el desarrollo conjunto de las Fuerzas Militares con el departamento Archipiélago y su población.

La Ministra Susana Correa, el Comandante de la Armada de Colombia, el Comandante de la Fuerza Naval del Caribe y el Jefe de Inteligencia Naval también recibieron esta medalla en reconocimiento por el trabajo adelantado en la reconstrucción de las islas de Providencia y Santa Catalina luego del paso del huracán Iota en noviembre del año 2020.

Cabe recordar que el 26 de marzo de 1982, se creó el Comando Específico de San Andrés y Providencia - CESYP con 245 hombres y mujeres pertenecientes a la Armada de Colombia, Ejército Nacional y la Fuerza Aérea Colombiana, distribuidos estratégicamente en San Andrés, Providencia y en las islas cayo de Serranilla, Serrana, Roncador, Bolívar y Albuquerque, logrando una presencia ininterrumpida, con el fin de ejercer soberanía en el departamento Archipiélago.

Esta Unidad estratégica es el resultado de la presencia de las Fuerzas Militares de Colombia en la región insular desde muchos años atrás, cuando fue creada la Capitanía de Puerto de San Andrés en el año 1911 y posteriormente el 20 de julio de 1917 se establece por primera vez un contingente de Infantería de Marina en la isla de San Andrés y en el año 1933 en la isla de Providencia.

Así mismo, la Base Aérea del Grupo Aéreo del Caribe - GACAR nació el 13 de junio de 1981 dada la necesidad de salvaguardar las fronteras marítimas de nuestro territorio.

Desde entonces, por su posición estratégica, sirve como plataforma de lanzamiento para aeronaves logísticas y de combate de la Fuerza Aérea Colombiana como los K-FIR y M-5; aumentando a lo largo de estos años sus equipos de radares, sus medios aéreos y todos los demás elementos necesarios para el cumplimiento de la misión asignada en esta zona del país.

Por otra parte, el Ejército Nacional hacia 1982 desplegó su primera sección de Artillería conformada por tres baterías de Defensa Antiaérea Bofor L-70 Eagle-Eye; años después, a través de la Directiva No.

0207 de 2013 se activa el Componente de Ejército vigente a la fecha, en donde se anexa a la sección de Artillería los pelotones de Ingenieros y Comunicaciones Militares.

Antes del 26 de marzo de 1982 el Comando Específico de San Andrés y Providencia se conocería como la Fuerza de Tarea No.11, organizada desde los años cuarenta con agregaciones de la Armada de Colombia, Ejército Nacional y la Fuerza Aérea Colombiana; quienes a través de la sinergia operacional han logrado el fortalecimiento del Plan de Defensas "Archipiélago" a lo largo del tiempo.

El Comando Específico de San Andrés y Providencia, como Unidad de accionar conjunto de las Fuerzas Militares se encuentra adscrita a la Fuerza Naval del Caribe y entre sus funciones están ejercer la Defensa y Soberanía, integridad territorial, proteger los derechos históricos de pesca del Estado colombiano, proteger las líneas de comunicaciones marítimas, preservar la vida humana en el mar y el medio ambiente marino; así como combatir el crimen transnacional en los 205.000 kilómetros cuadrados de jurisdicción que tiene bajo su responsabilidad.

Al cumplir su cuadragésimo aniversario, el Comando Específico de San Andrés y Providencia a través de sus componentes y el compromiso abnegado de los hombres y mujeres de tierra, mar y aire, ratifica su apoyo permanente e incondicional con la población del departamento archipiélago.

TK -GUILLERMO MONROY PARRA -26-052 QEPD

Guillermo Monroy, de 84 años, residente de Boca Ratón, FL, falleció el 24 de marzo de 2022, luego de una valiente hospitalización que duró 77 días.

Guillermo nació el 30 de septiembre de 1937, hijo de Manuel Guillermo Monroy y Ana Beatriz Parra en Barrancabermeja, Colombia. Luego de graduarse en 1954, de la Escuela Secundaria Nacional San Bartolomé en Bogotá, Colombia ingresó a la Escuela Naval en Cartagena, Colombia. Durante el primer año, obtuvo una beca y fue transferido a la Academia Naval Italiana para terminar sus estudios navales. Regresó a Colombia como Teniente de Corbeta y trabajó como Ingeniero de Armamento Naval para la Armada de Colombia.

Mientras estaba de regreso en Colombia conoció y se casó con el amor de su vida, Bertha Leonor Gaona, el 23 de noviembre de 1963, en Bogotá. Poco después, viajó de regreso a Italia y en 1965 obtuvo su doctorado en Ingeniería Electrónica de la Universidad de Pisa (Pisa, Italia).



Después de graduarse, Guillermo regresó a Colombia y comenzó su primer trabajo en la IBM y culminó como Gerente de Ventas para el sector Gobierno. Su continuo éxito en ventas la IBM lo trasladó con su familia a Venezuela en 1971 y posteriormente a Bethesda, Maryland. Después de administrar las ventas a nivel regional en Colombia, la IBM le encomendó que eventualmente administrara el Lejano Oriente, África y las Américas. A través de sus conexiones hizo su transición a la Unisys donde, mientras trabajaba en Londres, Inglaterra, administraba Europa y África. Eventualmente, aún con la Unisys, se convirtió en vicepresidente de ventas y marketing a nivel mundial, reportando al director ejecutivo.

Cerró su carrera estelar trabajando tanto para Motorola como para British Telecom tras pasar de la industria informática a la industria de las telecomunicaciones. Se retiró en el 2009.

CNRVA HENRY ANTE POTES - QEPD

Los profesionales Oficiales Reserva Armada, sentimos hasta lo más profundo de nuestro corazón la partida de nuestro Amigo y Superior Sr. Capitán de Navío Rva Henry Ante Potes, acaecido en la ciudad de Cali. Hombre Íntegro probo, excelente oficial. Notable y mítico comandante del Comando de Apoyo a La Misión del Pacífico. El señor Capitán de Navío Rva nació para la vida militar, no en vano fue Sargento Viceprimero de Infantería de marina, su Hijo que le sobrevive es teniente coronel de Infantería de Marina RA, además notable catedrático universitario, contador de profesión, Magister en Derechos humanos, escritor, padre, esposo y hermano ejemplar. Sus amigos y familiares le brindamos un sentido hasta luego, esperando vernos en el último puerto, cuando nuestras singladuras finales nos lleven con el Dios de los cielos la tierra y los mares

P.D fue un asiduo lector de la Ciber corredera, a quien se las compartía como un hombre que amaba a la Marina y en especial la ARMADA NACIONAL institución a la que le dedico una gran parte de su vida.

JAIME FERNANDO VALENCIA B

Teniente de Navío Rva COAMI PACIFICO

Asesor en Seguridad y Defensa Internacional



ZAFARRANCHO GRÁFICO

FOTOS HISTÓRICAS



CALM (ra) Gabriel Arango Bacci



Mamines en 1983 en el Club Naval

CYBER-CORREO DE LA ARC-LULÚ

UNA GUERRA SIN SENTIDO

hoy 29.03.2022 en Estambul, Turquía se reúnen los negociadores ucranianos y rusos para hablar directamente sobre un alto el fuego.

Hablarán, pero ¿para qué?

Día 34 de la guerra en Ucrania, el derramamiento de sangre continúa. Hasta el momento no hay indicios de un posible cambio de estrategia por parte de las tropas rusas, de las que se dice que pronto podrán concentrarse en la "liberación" del Donbass.

Después de todo, las negociaciones comenzarán de nuevo, en Estambul: por primera vez en tres semanas, los negociadores ucranianos y rusos se sentarán cara a cara.

La seriedad con la que Rusia tiene la intención de llevar a cabo estas negociaciones es incierta. Hasta el momento no hay señales de concesiones de Moscú. ¿O se supone que es una concesión constructiva cuando el Kremlin ya no insiste en "desnazificar" Ucrania?

El propio presidente ucraniano, Volodymyr Zelenskyy, ha insinuado que puede estar dispuesto a hacer compromisos dolorosos. Por ejemplo, cuando se trata de la secesión de los territorios ocupados por Rusia o de un estatus "neutral" para su país en el futuro, como reclama Vladimir Putin. Pero ¿qué tan neutral puede ser Ucrania una vez que termine la guerra?

Ucrania puede renunciar a ser miembro de la OTAN si es un requisito previo para que las armas permanezcan en silencio.

Pero ¿y la Unión Europea? Es difícil imaginar que Putin consideraría incluso el inicio de la membresía en la UE como compatible con su idea de una Ucrania neutral.

Sin embargo, Ucrania no puede permitir que un agresor dicte con quién debe sentirse conectado en el futuro.

Incluso la desmilitarización exigida por Putin no es una opción después de este ataque, Rusia siempre será una amenaza.

¿Una Ucrania "neutral"? Es muy comprensible que Zelenskyj ofrezca la perspectiva de esto en la lucha por la supervivencia de su país.

Sin embargo, la idea de que esto realmente podría suceder se vuelve más absurda con cada día que pasa de la guerra.



INFORMACIÓN COMERCIAL PARA LA PROMOCIÓN DE EMPRESAS, NEGOCIOS Y ACTIVIDADES DE LA FAMILIA NAVAL

<p>CARLOS A. PARDO & CIA. LTDA. ASESORES EN SEGUROS Y VEHÍCULOS Calle 23 No. 43ª – 81 Local 138, Medellín Teléfono: (4) 232 7175 – (4) 262 3983 Fax: (4) 262 3983 Celular: 310 462 3484 Email: carlospardocia@une.net.co</p>	<p>PALOSER SAS Servicios y logísticos para Tractocamión, carga, almacenamiento, montacargas y lavado Dirección: Trv. 54 No. 21c - 28 Bosque, Cartagena Celular: 310 350 4986 Operamos 24horas</p>
<p>CONSULTOR INFORMÁTICO JORGE BORDA </p> <p>Diseño Páginas Web Posicionamiento SEO https://jorge-borda.com/ Email: info@jorge-borda.com</p>	<p>INMOBILIARIA VIVAL SAS http://vivalarquitectos.com/ Calle 107 No. 52-08, Bogotá Teléfono: (1) 656 2938 Raúl Valderrama (NA 74-76)</p>

INGENIERO CARLOS ENRIQUE ORTIZ RANGEL
 GERENTE GENERAL

MENTORING & EMPRESA
 Marcando el Rumbo..!

gerencia@mentoring-empresa.com
 (+57) 312-3774497
 www.mentoring-empresa.com



- ★ Gestión del Conocimiento
- ★ Gestión de la Innovación

www.mentoring-empresa.com

- ★ Planeación Estratégica
- ★ Empowerment

#TodosSomosUGC

SÉ PARTE DE NUESTRO PROGRAMA DE **DERECHO** Y PREPÁRATE PARA UN MEJOR FUTURO



- Obtenga un segundo título profesional, mediante la homologación de créditos
- Educación de alta calidad

MATRÍCULATE YA!

2022

INSCRIPCIONES ABIERTAS

MÁS INFORMACIÓN

311 2317811
3202016246

carolain.osorio@ugc.edu.co
nubia.lopez@ugc.edu.co

fundepro.com.co

MÁS DE 71 AÑOS FORMANDO COLOMBIANOS

20% DESCUENTO PARA MIEMBROS DE LA FUERZA PÚBLICA FAMILIARES Y FUNCIONARIOS HASTA 4º GRADO DE CONSANGUINIDAD QUE SE ENCUENTREN ACTIVOS



UNIVERSIDAD
La Gran Colombia

LLEGO EL MOMENTO DE IMPULSAR TU CARRERA
PROFESIONAL

PREGRADOS MODALIDAD VIRTUAL

Administración de Empresas
Contaduría Pública
Economía

Obtenga un segundo título profesional,
mediante la homologación de créditos

Educación de alta calidad
Metodología virtual
Profesionales que le aportan al país

¡MÁS DE 250
FORMANDO
COLOMBIANOS

20% DESCUENTO
PARA MIEMBROS DE LA
FUERZA PÚBLICA
FAMILIARES Y FUNCIONARIOS
HASTA 4º GRADO DE CONSANGUINIDAD
QUE SE ENCUENTREN ACTIVOS

MÁS INFORMACIÓN



311 2317811
3202016246



carolain.osorio@ugc.edu.co
nubia.lopez@ugc.edu.co



fundepro.com.co

MATRÍCULATE YA!

INSCRIPCIONES ABIERTAS

2022

WWW.MEDICODON

 **UNIK**
CARTAGENA
Apartamentos Vacacionales

Para **todos los miembros de LA CYBER-CORREDERA**
tenemos una maravillosa noticia

10% de descuento*
en la renta de nuestros apartamentos

Disfruta tus vacaciones en **la privacidad**
de un apartamento con **todos**
los protocolos de bioseguridad.

¡Te lo mereces!

Realiza tu reserva directa desde nuestro sitio web: www.UNIKCARTAGENA.com
aplicando el código promocional: **CORREDEROS**



* No es acumulable con otras promociones

Reservas:

(+57) 310 873 1407

+57 (5) 665 9073

www.UNIKCARTAGENA.com

Rene Oviedo & Cia Ltda



Asesores de Seguros
Nit 900.091.802-4
Dirección: Cra 69 No 44 B 28
Teléfono: 520 48 20

MASCARÓN DE PROA



Cyber-Corredera

E-mail: [enfermero@ Cyber-Corredera.com](mailto:enfermero@Cyber-Corredera.com)

Derechos Reservados

Se invita a divulgar la información aquí contenida, citando la fuente