

**Aproximaciones a una interpretación de la historia y configuración de la Armada
Nacional de Colombia.**

Pedro Miguel Saray López

Andrés Felipe Penagos Zambrano

Universidad Del Valle

Facultad De Humanidades

Departamento de Historia

Licenciatura en Historia

Santiago de Cali

2018

**Aproximaciones a una interpretación de la historia y configuración de la Armada
Nacional de Colombia.**

Pedro Miguel Saray López Cód.: 0839165

Andrés Felipe Penagos Zambrano Cód.: 0841902

Trabajo de Grado para Optar al Título de:

Lic. En Historia

Director:

Doctor Alonso Valencia Llano

Universidad Del Valle

Facultad De Humanidades

Departamento de Historia

Licenciatura en Historia

Santiago de Cali

2018

Nota de aceptación:

Presidente del Jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

Santiago de Cali, ____ de Mayo del 2018

A nuestras familias por habernos apoyado en cada instante en el proceso de formación profesional, ellos fueron las personas más importantes y el sendero para conducirnos a la culminación de lo que somos hoy: Licenciados en Historia.

También agradecemos a nuestro maestro Alonso Valencia Llanos quien fue un segundo padre para nosotros en nuestro proceso académico y gracias a él pudimos llevar con buen viento y buena mar nuestra trabajo de grado.

Como último punto, pero de igual importancia al personal de Oficiales, Suboficiales y de Infantes de Marina de la Armada Nacional que nos prestó toda la colaboración y ayuda necesaria en nuestro proceso de investigación.

195 AÑOS ARC

Somos una hermandad tan grande como el horizonte del mar, tan impetuosa como las olas en el mar abierto, tan extensa es nuestra historia como el océano Pacífico; nuestra historia se remota desde la independencia con la batalla naval del lago de Maracaibo y la creación de la Infantería de Marina, pasando por la guerra colombo peruana 1932 por Leticia, hasta llegar hasta el otro lado del mundo en Corea 1950, y seguimos en el presente en el corazón de los colombianos.

Han sido 195 años de una familia. Que lleva como legado el azul de la bandera, esa franja representa mística, tradición naval, un lenguaje poético de lobos de mar y anfibios, que sólo quienes hallamos servidos en esta familia azul comprendemos sus versos y tradiciones.

El alza arriba, los pitos de contramaestres, nuestra gorra de ocho puntas, el cruce de línea en latitud 0º, escuchar nuestro himno con gaita. Y aun así somos más que fechas y batallas, también somos inspiración para el arte, como la obra de Gabo El Relato de un Naufrago, la poesía de Gonzalo Arango cuando dijo: *Colombia es un país rodeado de mares por todas partes, menos por el corazón de los marinos, donde la patria es amor*¹.

Por eso cuándo nos preguntan ¿él porqué y él para que del servicio? Mantenemos la barbilla recogida y la mirada pecho frente, y antes de responder realizamos un acto de reminiscencia de nuestra camaradería, por las ranas y lobos de mar, que han dejado este mundo para unirse a la corte del rey Neptuno. Donde reposan los caballeros del ancho mar².

Servimos en homenaje, por nuestros hogares, por nuestras madres, por aquellos que aun que critiquen mi servicio yo defiendo su derecho de ser escuchados, sirvo a un legado de 195 años. En esta familia servimos para que tú tengas derecho a opinar, pensar diferente, a diferir y antagonizar, servimos por el azul de nuestra bandera.

Por: Licenciado en Historia Pedro Miguel Saray López.

¹ TF Loida Niño Franco, Jefe Secretaria de Historia Naval.

² Daniel Lemaitre Tono, Himno Armada Nacional.

AGRADECIMIENTOS

Comandante de la Reserva Naval del Pacifico Capitán de Fragata de la Reserva Naval Henry Ante Pote.

Jefe de la secretaria de Historia Naval Teniente de Navio Loida Niño Franco.

Sargento Viceprimero del Cuerpo de Infantería de Marina Jorge Andrés Giraldo Antia.

Sargento Mayor del Cuerpo de Infantería de Marina Damián Lara Duque 3º curso en la Escuela de Guerra Anfibia y 8º de Comando en el Ejército y de Infantería de Marina.

Sub Oficial Jefe motorista Jorge Eduardo Belnavis Hernández.

Sub Oficial Jefe Comunicaciones Jaime Londoño.

Sub Oficial en Jefe Técnico Naval de Administración Sierra Girón Víctor.

Sargento Primero del Cuerpo de Infantería de Marina Fuerzas Especiales Herminsu Rivas Samora.

Suboficial Segundo Maquinista Felix Alfredo Nieto Gaitán.

Suboficial Segundo Cornelio.

Jefe Técnico Reyes Pineda Carlos Julio.

Infante de Marina Profesional Luis Eduardo Taborda.

Infante de Marina regular José Omar Villanueva Pérez.

ATT: Licenciados en Historia Andrés Felipe Penagos Zambrano y Pedro Miguel Saray López.

TABLA DE CONTENIDO

1.	Introducción.....	7
2.	Definición y Configuración actual de la Armada Nacional de Colombia.....	10
3.	Desarrollo Histórico de la Fuerza Naval en Colombia Durante la Colonia y la	
	Independencia.....	20
	3.1.Los Próceres de la Independencia y su Relevancia en la Posteridad.....	20
	3.2.La Marina en la Colonia.....	25
	3.3.Los navíos en el proceso de independencia.....	27
	3.4.Declive de la Marina.....	32
	3.5.La Ausencia de la Armada Nacional.....	34
4.	El Conflicto Colombo-Peruano y la Reparición de la Armada Nacional.....	38
	4.1.El Conflicto Colombo-Peruano.....	38
	4.2.Creación de la Escuela Naval de Suboficiales ARC Barranquilla.....	47
	4.3.Creación de la Escuela de Formación de Infantería de Marina – EFIM.....	50
5.	La Armada Nacional y el Batallón Colombia en la Guerra de Corea.....	53
6.	Hitos de los Años Ochenta.....	68
	6.1.Colombia en las Profundidades del Océano.....	68
	6.2.La Armada Nacional contra el M-19 en alta mar, El Karina.....	75
7.	Bibliografía.....	85

TABLA DE ILUSTRACIONES

Figura 1: Fragata ARC Almirante Padilla.

Figura 2: Fragata ARC Buenaventura.

Figura 3 Y Figura 4: ARC Valle del Cauca, Clase Reliance.

Figura 5: ARC BAHIA Cupica- LCU 252.

Figura 6: Patrullera Fluvial (P.A.F).

Figura 7: Remolcador ARC Pascual de Andagoya

Figura 8: Submarino ARC Tayrona.

Figura 9: Avión Patrullero Marítimo.

Figura 10 Y Figura 11: Unidades Infantería de Marina

Figura 12: Almirante Padilla.

Figura 13: Almirante Luis Brion.

Figura 14: Contraalmirante Rafael Tono y Llopis.

Figura 15: Contraalmirante Juan Nepomuceno Eslava.

Figura 16: Los Peruanos Izan la Bandera en Leticia.

Figura 17: La Tecnología Adquirida.

Figura 18: Se Afirma que Colombia ha Comprado Otros Barcos Armados en Guerra.

Figura 19: No es Verdad que el Crucero “Barranquilla” Haya Sufrido Daños.

Figura 20: El Primer Curso de Grumetes y Maquinistas de la Escuela Naval de Suboficiales ARC “Barranquilla”.

Figura 21: ARC Boyacá.

Figura 22 Y Figura 23: Ceremonias ARC Bolívar.

Figura 24: Capitán de Corbeta Julio Cesar Reyes.

Figura 25: ARC “ALMIRANTE PADILLA”.

Figura 26: Marineros Colombianos Oran sobre las Tumbas de sus Colegas caídos en Corea.

Figura 27: La Fragata Almirante Padilla Hoy en el Frente de Guerra.

Figura 28: Izada la Bandera Colombiana en la Fragata Capitán Tono.

Figura 29: Otro Barco Colombiano para la Lucha en Corea.

Figura 30: Colteger Viste las Fuerzas Armadas de Colombia.

Figura 31: Apoteósico Recibimiento al Batallón Colombia.

Figura 32: La Ciudad Rindió Tributo a los Héroes Colombianos, Multitudinario Reconocimiento a Quienes Lucharon en Corea.

Figura 33: Hacienda Nápoles Ofreció Agasajo, Integrantes del Batallón Colombia.

Figura 34: Almirante Jaime Parra Ramírez Comandante Armada Nacional.

Figura 35: Acta de Adquisición de Submarinos.

Figura 36: Submarino Alemán Tipo HDW 1.200.

Figura 37: Almirante Manuel Fernando Avendaño Galvis.

Figura 38: Submarino Táctico XS-506.

Figura 39: Teniente de Navío Eduardo Otero Erazo.

Figura 40: ARC Sebastián Belalcázar.

Figura 41 Y 42: Cañón del ARC Sebastián Belalcázar.

Figura 43: Perfil del Karina y Ubicación de los Impactos Según la Armada Nacional de Colombia.

Figura 44: De izquierda a Derecha, Fernando Erazo Salvador, Héctor Gonzáles y Jairo Rubio, Tripulantes del Karina.

Figura 45: Hundido en el Pacífico Barco con Armas para el M-19.

APROXIMACIONES A UNA INTERPRETACIÓN DE LA HISTORIA Y CONFIGURACIÓN DE LA ARMADA NACIONAL DE COLOMBIA.

1. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de monografía tiene como fundamento la aproximación interpretativa de la historia de la Armada Nacional de Colombia en su configuración, crecimiento y consolidación desde el proceso de independencia hasta los años ochenta, haciendo énfasis y claridad en que no se tiene por propósito realizar una investigación exhaustiva sobre los acontecimientos históricos trabajados. El objetivo es la divulgación con aristas y elementos pocos conocidos, que se espera sea un aporte significativo para los lectores y una ampliación en el fomento de la historia de las instituciones que hacen parte del Estado como la Armada Nacional de Colombia.

Este trabajo se hizo mediante la revisión de fuentes bibliográficas que albergan contenidos referidos a la Armada Nacional, complementa con la revisión de prensa de algunos sucesos históricos.

Es conveniente aclarar que si bien la Armada Nacional está compuesta por el cuerpo el naval y el de infantería de marina, nosotros haremos hincapié en el cuerpo naval y su desarrollo. La historia naval es un campo y contextos trabajados ampliamente en el mundo, ya que el mar se ha utilizado como medio de transporte, de extracción de alimento, delimitación nacional y control estratégico. Producto de ello la humanidad durante siglos ha desarrollado navíos de diversa índole para transitar y poder “vivir” en el mar.

Fue con el encuentro de América o su “descubrimiento” que se desarrolló en gran medida los viajes navales que dieron impulso en lo económico y político a las potencias europeas. Sin embargo, fue con la Revolución Industrial del S. XIX que se tecnificó la forma de navegar de manera rápida y con mayor capacidad de transporte, mediante invenciones como el barco a vapor. Todo esto contribuirá al ingreso de un S. XX más tecnificado y novedoso métodos de navegación.

Podemos agregar que se hizo necesario crear cuerpos militares conocidos como Fuerzas Navales o Armadas, aptos para vigilar y controlar las costas y ríos de los diferentes países a fin de mantener el orden económico, político y social.

La historia de dichas instituciones encargadas de mantener el control, inspección y vigilancia del mar y ríos, han sido trabajadas y desarrolladas para el contexto colombiano por investigadores como Enrique Román Bazurto, Loida Niño Franco, José Luis Azcarraga, Antonio Cagua Prada, Valencia Álvaro y Sandoval, Jaime Duarte French, entre otros, que han abordado la historia naval del país de múltiples maneras, estableciendo y estructurando el marco de existencia y desarrollo naval en Colombia.

En nuestro trabajo consideramos indispensable mencionar procesos y periodos que marcan el devenir de los corsarios y su participación en el proceso de independencia, quienes serían la base para la configuración de una armada rebelde al gobierno del imperio español y que tendría una función extra en la independencia de los territorios americanos: contribuir en el nacimiento y forja de la identidad de la Armada Nacional de Colombia. Por esta razón serán los primeros capitanes quienes con su ímpetu y hazañas tracen unos códigos de ética y comportamiento de los marines.

De acuerdo a lo anterior, presentamos cinco capítulos coyunturales que dan cuenta de la consolidación de la Fuerza Armada de Colombia y su importancia en el país. Así pues, en el primer capítulo nos ocupamos de una revisión de la organización de la fuerza naval en Colombia, caracterizando el equipamiento tecnológico y humano que hace parte de esta institución con el fin de develar su función y aporte al país desde aspectos sociales, políticos y económicos.

En el segundo capítulo se resaltan los próceres que contribuyeron al desarrollo naval en el país que involucra la defensa del territorio y vigilancia de las zonas marítimas y ahondamos en aspectos históricos de la marina con el objeto de reconocer la evolución del sentido de esta institución y su aporte al desarrollo del país.

Revisando la historia precisamos, en el tercer capítulo, el conflicto colombo-peruano desde la óptica de la transformación de la armada. De este conflicto surge un acierto: la inversión en la modernización de la Armada Nacional y las fuerzas militares al punto de lograr

replegar la invasión extranjera. Así mismo, en el capítulo cuatro exaltamos la participación de Colombia en la guerra de Corea del Norte y Corea del Sur que subyace al ordenamiento naval de armas y participación de los buques, para finalizar en el capítulo cinco, ocupándonos de revisar los hitos de los años ochenta entre la Fuerza Armada Naval y su contribución al desarrollo del país. En esta revisión develamos los esfuerzos de esta institución en contrarrestar algunos direccionamientos del M-19 como grupo subversivo.

El aporte de la Fuerza Armada es contundente para la movilización marítima del país, desde la óptica de velar por los intereses de la nación. La compra de los submarinos en la década de los setenta y ochenta, da muestra que las fuerzas navales de Colombia estaban comprometidas con un crecimiento efectivo en cantidad y calidad para mantener el orden social del Estado que enfrentaba a las guerrillas de la época.

Para este trabajo es completamente necesario tener presente la larga temporalidad debido a que la consolidación institucional no es una mera cuestión de fundación sino de acciones en el espacio-tiempo que van definiendo el actuar de la armada y la identidad de los marines que hacen y han hecho parte de ella. Es de importancia las imágenes en nuestro trabajo ya que gracias a ellas podemos hacer que el lector perciba de manera amena la lectura.

Por último, resaltamos que este tipo de investigación en su mayoría se ha realizado por las mismas instituciones, de ahí que nuestra mayor fuente sean documentos institucionales, entrevistas a personal vinculado a la institución y trabajos de investigación realizados por miembros o ex miembros de la misma.

2. DEFINICIÓN Y CONFIGURACIÓN ACTUAL DE LA ARMADA NACIONAL DE COLOMBIA.

Para comprender las dinámicas de la Armada Nacional, es importante aclarar cómo se encuentra conformada. Al respecto Loida Niño Franco afirma que:

Primero, está compuesta por dos cuerpos, el Naval y el de Infantería de Marina. El Naval: hace referencia a su flotilla de superficie, con sus cuatro fragatas misileras: ARC Almirante Padilla, ARC Antioquia, ARC Caldas, y ARC Independiente; las fragatas fueron construidas en 1983, en los astilleros de HDW en Kiel Alemania, famoso puerto por haber sido cuartel de la flota imperial alemana durante la primera guerra mundial. Son buques con múltiples capacidades de atender distintos escenarios en el mar. Las tripulaciones fueron entrenadas por los mismos fabricantes de los equipos y sistemas. Los buques multipropósitos, como lo es el ARC Buenaventura, ARC Valle del Cauca. Guardacostas, LCU, Patrulleras Fluviales (PAF), como lo son las unidades: ARC Jorge Moreno, la ARC Mario Villegas, la ARC Fredy Pérez, y la ARC Ricardo Oyola. Los remolcadores, como el ARC Pascual de Andagoya. La flotilla de submarino, establecida en el año 1970 cuando adquirió bautizados ARC Pijao SS-28 y el ARC Taironas SS-29, en honor a dos tribus indígenas que habitaron en Colombia, la adquisición de estos submarinos fueron seguida por los submarinos ARC Intrépido y ARC Indomable en Italia. En el caso de la Fuerza Naval del Pacífico. La fuerza aeronaval cuenta con: patrulleros marítimos, avionetas tipo Séneca, avioneta tipo Cessna, helicópteros tipo Bell 412, helicópteros tipo BO 105, helicópteros tipo UH1N, entre otros elementos³.

³ Niño Franco, Loida. La Armada Nacional en el Pacífico. FERIVA S.A. Colombia. 2012. Pág. 59.



Figura 1: Franco, L. (2012). La Armada Nacional en el Pacífico. [Fotografía]



Figura 2: Franco, L. (2012). La Armada Nacional en el Pacífico. [Fotografía]



Figura 3: Franco, L. (2012). La Armada Nacional en el Pacífico. [Fotografía]



Figura 4: Franco, L. (2012). La Armada Nacional en el Pacífico. [Fotografía]



Figura 5: Franco, L. (2012). La Armada Nacional en el Pacífico. [Fotografía]



Figura 6: Franco, L. (2012). La Armada Nacional en el Pacífico. [Fotografía]



Figura 7: Franco, L. (2012). La Armada Nacional en el Pacífico. [Fotografía]



Figura 8: Franco, L. (2012). La Armada Nacional en el Pacífico. [Fotografía]



Figura 9: Franco, L. (2012). La Armada Nacional en el Pacífico. [Fotografía]

Las anteriores imágenes fotográficas evidencian que en la Armada Nacional de Colombia existen diferentes equipos tecnológicos de diversas funciones y aplicabilidades. Al respecto es menester caracterizar los equipos que hacen parte de la Armada, con el objetivo de conocer con precisión su función dentro de esta institución. En la *figura 1*: Fragata ARC Almirante Padilla, *figura 2*º: Fragata ARC Buenaventura son fragatas misileras, construida en los astilleros de HDW en Kiev Alemania en 1983. Es un buque multipropósito, desarrolla operaciones de control y vigilancia de las líneas de transporte marítimo internacional y de cabotaje; de apoyo a las operaciones terrestres, de vigilancia de los recursos naturales renovables y no renovables del mar jurisdiccional, de protección a las bases y apostaderos navales, de combate al narcotráfico, la piratería, el contrabando y cualquier uso ilegal del mar, búsqueda, rescate y protección de la vida humana.

La *Figura 3*º y *4*º: ARC Valle del Cauca, Clase Reliance; fue construida en el astillero de Guardacostas de los Estados Unidos de Curtis Bay, Baltimore en 1966 fue donada a Colombia en 2002. Esta unidad cumple la función de vigilancia, control del mar y ejercicio de la soberanía. Así como interdicción marítima, apoyo a tropas en tierra, transporte, búsqueda y rescate, operaciones con helicóptero y remolque.

La *Figura 5*º: ARC BAHIA Cupica- LCU 252 Construida en 1954 en Estados Unidos, fue donada a Colombia en 1992. Cumple misiones de apoyo a la Infantería de Marina en desembarcos anfibios, la lucha contra el narcotráfico por medio del control naval de aérea y transporte de materiales para la población civil.

La *Figura 6*º: Patrullera Fluvial (P.A.F) La Fuerza Naval del Pacífico cuenta con cuatro unidades: la ARC Jorge Moreno, la ARC Fredy Pérez, la ARC Ricardo Oyola y la ARC Mario Villegas. Con ellas la Infantería de Marina desarrolla operaciones de control fluvial en todos los ríos navegables de la vertiente del Pacífico. Estas modernas y versátiles unidades fueron construidas por la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítimo y Fluvial, Cotemar.

La *Figura 7*º: Remolcador ARC Pascual de Andagoya. Fue adquirido para apoyar la construcción de la Base Naval ARC Bahía Málaga. *Figura 8*º: Submarino ARC Tayrona. La Fuerza Submarina fue establecida en el año 1970, año en que el país adquirió los

primeros submarinos de la flotilla de cuatro que la conforman. Fueron los tipos 209-1200 bautizados ARC PIJAO SS-28 y ARC TAYRONA SS-29, en honor a dos tribus indígenas que habitaron en nuestra nación. La obtención de estos buques fue seguida por la adquisición en Italia de los submarinos Midget a la empresa Cosmos, fueron los submarinos tipo SX-506 denominados ARC INTREPIDO Y ARC INDOMABLE.

*Figura 9º: Avión Patrullero Marítimo de la Armada Nacional protegiendo la soberanía nacional. Está dotada con sistemas de última tecnología que integra equipos de detección e identificación de blancos de superficie.*⁴

Ahora bien, Para el caso del personal existe la infantería de marina. “La Infantería de Marina: es un cuerpo de tropa armada de la Armada Nacional que cuenta con aproximadamente 22.000 efectivos. Actualmente tiene asignados la custodia de 40.000Km de tierra, así mismo hace presencia en 8.865 kilómetros de ríos navegables de todo el territorio nacional”⁵.

La armada nacional tiene dentro su razón y acción mantener un completo control sobre los territorios y lugares que le compete, que se puede apreciar en una clara definición por Km2. “La Armada Nacional ejerce presencia y soberanía con las Fuerzas Navales del Caribe (540.876 km2) y del Pacífico (339.500 Km2), sus dos Brigadas cubren 40.835 km2 de territorio, las cuales abarcan ocho departamentos de la Costa Caribe y Pacífica. La Brigada Fluvial, con sus seis Batallones Fluviales y con el apoyo del componente naval, cumple la misión de ejercer el control fluvial de los principales ríos navegables del territorio colombiano”⁶. Además es la única institución de las tres fuerzas armadas que tiene dos escuelas de formación para los suboficiales: Escuela Naval de Suboficiales ARC “Barranquilla” situada en dicha ciudad, y Escuela de Formación de Infantería de Marina en Coveñas Sucre. Todos reciben conocimiento tanto en lo naval como de infantería de marina y se complementan en su proceso de formación pero con profundización en sus respectivos cuerpos. Por último, el personal que se encuentra prestando el servicio militares entrenado en el Centro Internacional de Entrenamiento Anfibio, en Coveñas Sucre.

⁴La anterior descripción de las imágenes fueron consultadas de: Jefe Secretaria de Historia Naval de la Armada Nacional Teniente de Corbeta Loida Niño Franco, La Armada Nacional en el Pacífico, Págs.- 59,61, 62, 104,106, FERIVA S.A. Colombia, 2012.

⁵ Niño Franco, Loida. La Armada Nacional en el Pacífico. FERIVA S.A. Colombia. 2012. Pág. 74

⁶ Niño Franco, Loida. La Armada Nacional en el Pacífico. FERIVA S.A. Colombia. 2012. Pág. 74



Figura 10: Franco, L. (2012). La Armada Nacional en el Pacífico. [Fotografía]



Figura 11: Franco, L. (2012). La Armada Nacional en el Pacífico. [Fotografía]

Figura 10° y 11°: Son unidades Infantería de Marina, que cumplen operaciones en la jurisdicción terrestre asignada a la Armada, en los litorales Caribe y Pacífico, en el territorio insular y en los ríos de Colombia, donde su poderosa capacidad de fuerza anfibia le permite ejercer el control fluvial y terrestre en su jurisdicción y apoyar con eficiencia las fuerzas navales cuando estos lo requieran⁷.

⁷Armada Nacional Republica de Colombia. Comando de Infantería de Marina. [En Línea]. 2017. Disponible en internet: <https://www.armada.mil.co/es/content/comando-de-infanter%C3%ADa-de-marina>.

3. DESARROLLO HISTÓRICO DE LA FUERZA NAVAL EN COLOMBIA DURANTE LA COLONIA Y LA INDEPENDENCIA.

Se presenta el siguiente capítulo con la claridad que en esta parte de nuestro trabajo no realizaremos una investigación exhaustiva sobre el desarrollo histórico de la fuerza naval durante la colonia o las confrontaciones durante la gesta independentista, ni pretendemos reconstruir biografías de los próceres o participantes de la misma. Sin embargo recurrimos a los autores más sobresalientes que han estudiado y analizado detenidamente dicho proceso, en este punto nos interesa resaltar cómo se organiza una fuerza naval en dichos procesos basados en las experiencias de las instituciones coloniales que servirán para la posteridad de la institución.

3.1. Los Próceres de la Independencia y su Relevancia en la Posteridad.

El siglo XIX es fundamental para contextualizar la historia de la Armada Nacional de Colombia; comenzaremos presentando lo que se ha llamado desde la historiografía tradicional Próceres Navales de la independencia de Colombia; la importancia de estos para la posteridad y los bautizos de la Armada a nuevos buques y a las escuelas de formación, unidades fluviales y postraderos navales que llevan los nombres de estos actores históricos que fueron parte en el proceso de independencia y que son considerados próceres, héroes y mártires.

Estos próceres de la independencia son importantes para la posteridad y para la formación de la identidad institucional, como también logra consolidar y mantener una serie de valores y comportamientos por parte de los infantes. A continuación exponemos los de mayor renombre:

Almirante Padilla: este descendiente de Jamaquinos y colombianos nació en Riohacha, (Guajira) el 19 de marzo de 1784. Fue el primer almirante en la historia de la Armada Nacional. Su vida marinera empezó en la Real Armada española siendo participe en batallas fundamentales como la de Trafalgar. En la Nueva Granada se desempeñó como contramaestre del arsenal de Cartagena de Indias en el ejército realista. Durante el proceso de independencia participó en el pronunciamiento del barrio de Getsemaní. Fue ascendido a alférez de fragata y se desempeñó en las flotillas navales del río Magdalena. Entre sus

acciones navales más destacadas de esta campaña de independencia se conoce la captura de la fragata Neptuno, que contó con la participación de 36 infantes de marina y que fue considerada como la primera en la historia naval de nuestro país ocurrida el 6 de julio de 1815, en las costas de Tolú. Al planear Morillo el sitio de Cartagena, Padilla fue destacado en la flotilla de vigilancia, dirigida por el comodoro francés Luis Aury. Padilla participó en el escape con 2000 personas que abandonaron la ciudad sitiada. Fue nombrado Comandante General del Tercer Departamento de Marina, creado por el Congreso de Cúcuta. Padilla mostró el poder naval patriota ante el realista el 24 de julio de 1823 y por esta acción el congreso le otorgó el grado de (General de división) vicealmirante 1827. En 1826 se desempeñaría como senador de la república naciente, y tomaría como conciencia política el constitucionalismo Santanderista con motivo de la convención de Ocaña. Sin embargo, a Padilla se le fusilaría en 1828 por una supuesta insubordinación, sin tener el acceso a la tradición militar de “concejo de generales”, aduciendo que en ella quedaría libre. Posteriormente se le reconoció sus actos heroicos cuando culminó la gran Colombia.

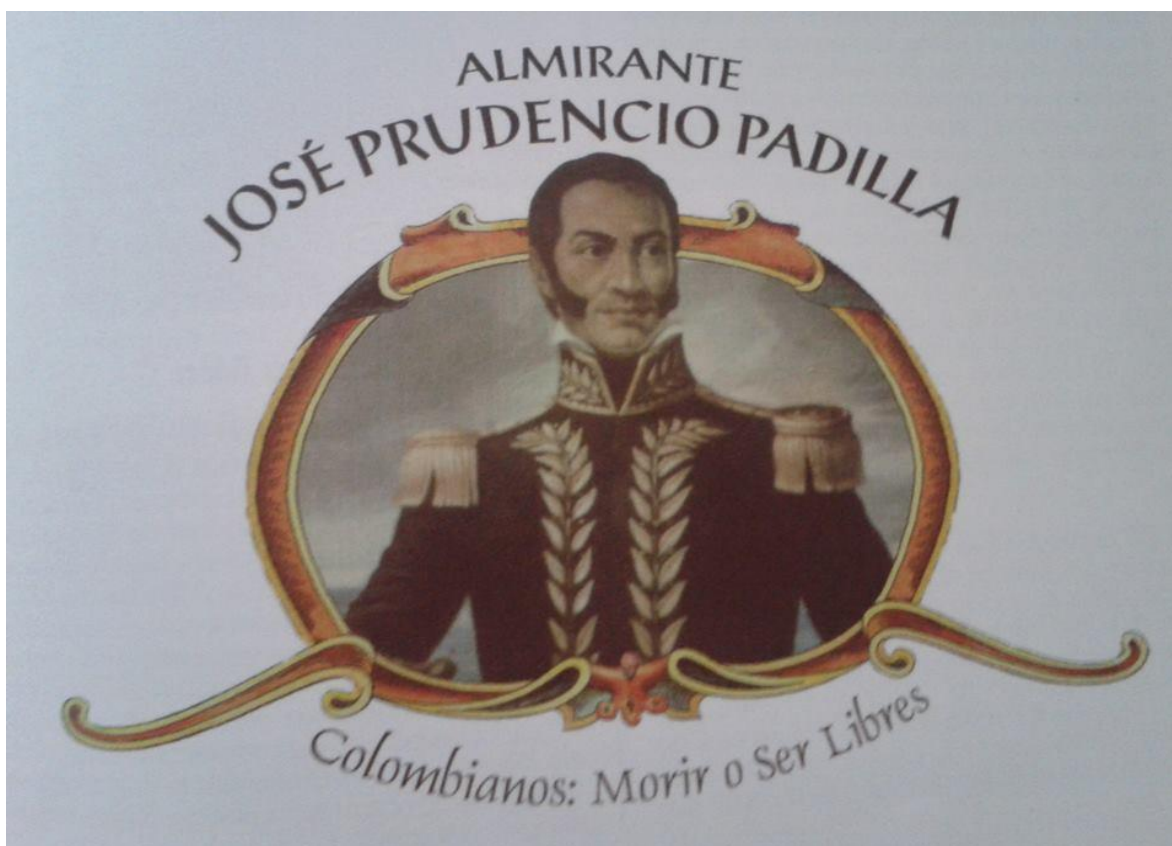


Figura 12: Comisión Nacional del Océano [CON]. (2011). El océano en la historia de Colombia. [Fotografía]

Almirante Luis Brion: Nació en Curazao, su carrera es reconocida desde enfrentamientos por la defensa de su tierra contra los ingleses. Empieza en Ámsterdam a estudiar y en abril de 1799 se hace voluntario del cuerpo de marina. Encabezó una búsqueda en Londres de armas, municiones y buques para el ejército libertador. Al adquirir este tipo de logística pudo evadir el bloqueo impuesto por los españoles el 30 de julio de 1815. Penetraría en la bahía de Cartagena con la corbeta Dardo llevando a bordo 12 mil fusiles, le acompañaban los buques Júpiter y La Popa.

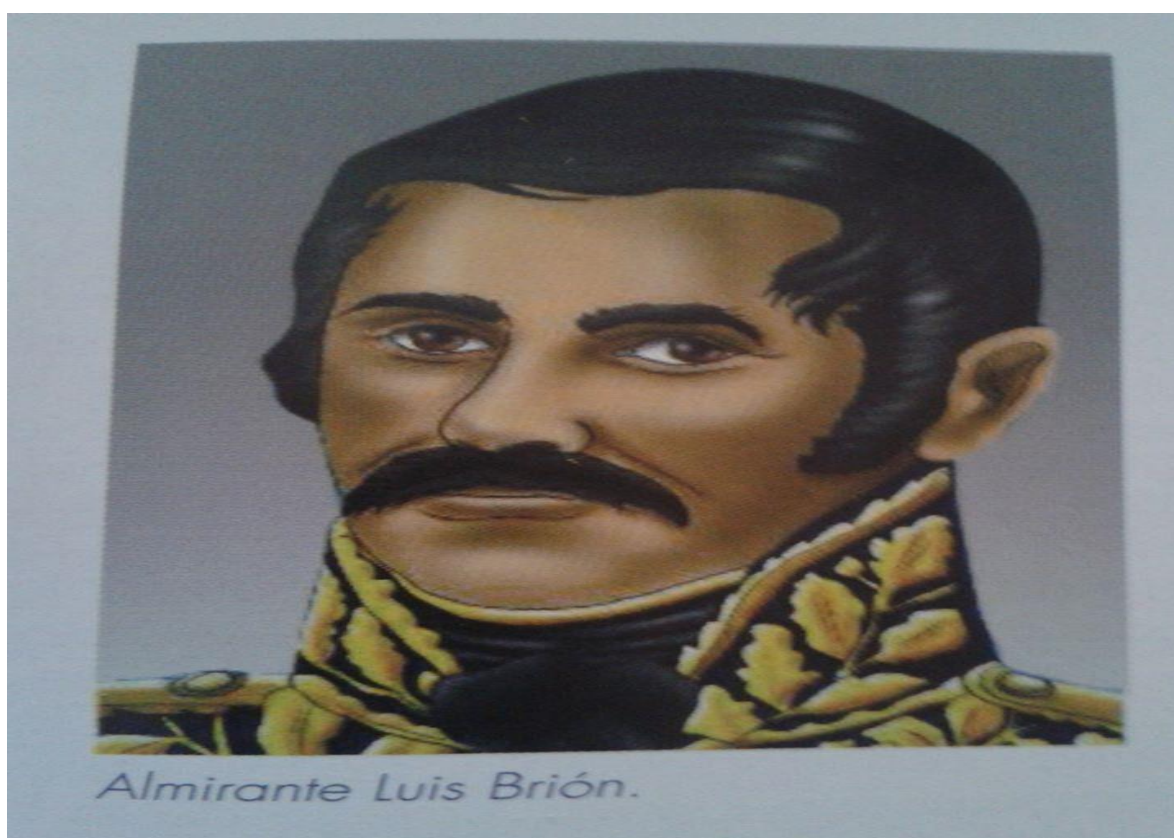


Figura 13: Comisión Nacional del Océano [CON]. (2011). El océano en la historia de Colombia. [Fotografía]

Contraalmirante Rafael Tono y Llopis: Nació en Cartagena de Levante (España), llegó a Cartagena de Colombia. Dirigió las escuadras y las fuerzas sutiles que operarían en el Magdalena. Tomó parte decisiva del bloqueo de Santa Marta, entre otras series de acciones navales, principalmente en el Magdalena. Fue importante en definitiva para la

independencia. Después de su travesía naval asume el cargo de director de la Escuela Naval hasta 1835. Su ascenso como general de marina, equivalente a contraalmirante se le otorgó en 1842 por su acción en el mar en la batalla de Cispata contra el levantamiento naval por parte de una flotilla revolucionaria que venía operando en el área de Morrosquillo. Fallece en 1854.



Figura 14: Comisión Nacional del Océano [CON]. (2011).El océano en la historia de Colombia. [Fotografía]

Contraalmirante Juan Nepomuceno Eslava: Nació en Andalucía (España), descendiente de militares españoles. El oficial Eslava organizó las operaciones de las fuerzas republicanas contra la Santa Marta realista. Su condena fue impuesta por las autoridades del apostadero naval de la Habana junto con los capitanes de navío Rafael Castillo y Rada y Nicolás Valest por el delito de traición, pero ninguno de ellos se presentó al tribunal.

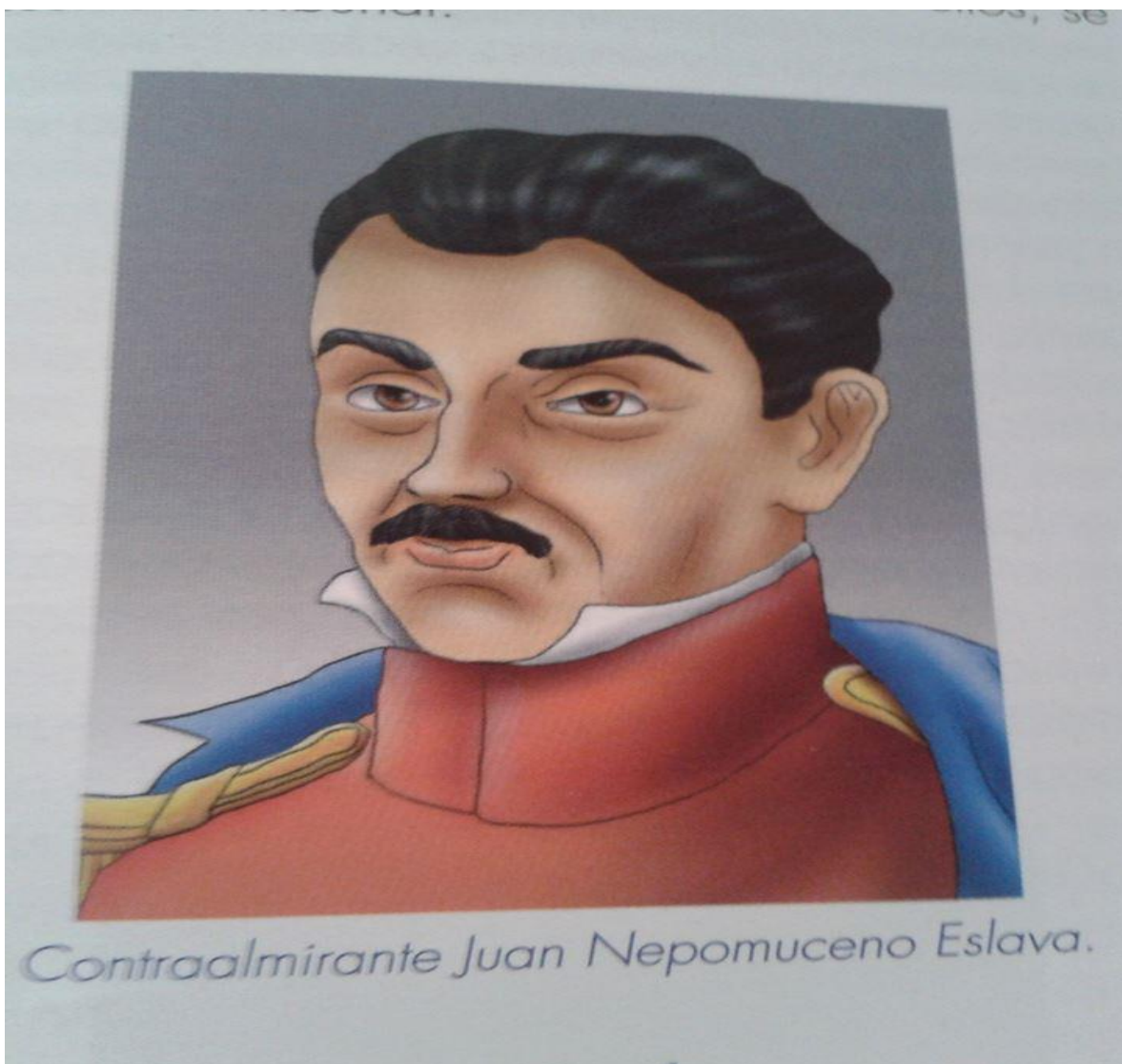


Figura 15: Comisión Nacional del Océano [CON].(2011).El océano en la historia de Colombia. [Fotografía]

Capitán de navío Pedro María Iglesias: originario de Cádiz, España alrededor de 1790. Fue educado en la navegación española donde se graduó como oficial naval. En 1821 y desde Cartagena se une a la flota patriota bajo el mando del almirante José Prudencio Padilla, como segundo comandante del bergantín de guerra Diana que comandaba el teniente de fragata Simón Chartre. En el gobierno de Francisco de Paula de Santander fue nombrado inspector y primer maestro de la Escuela Náutica, bajo el mando del capitán de navío Rafael Tono. Fue condecorado con la Estrella de los Libertadores de Venezuela y declarado constitucionalmente benemérito de la patria.

Las figuras 12, 13, 14 y 15 además de representar actores históricos del proceso de la independencia, sirven sus nombres para bautizar los buques de la Armada Nacional y las compañías de cadetes de la Escuela Naval Almirante Padilla en la ciudad de Cartagena donde se forman los futuros oficiales de la Armada Nacional de Colombia, como muestra de tributo y agradecimiento.

3.2. La Marina en la Colonia:

Clarificada y establecida la estructura de la Armada Nacional como institución, y definidos los próceres navales como insignia en las diferentes unidades navales, se desarrollará el aspecto histórico de dicha institución, partiendo de un concepto como antecedente histórico: las patentes de corso. Según Antonio Cagua Prada, doctor en Ciencias Económicas y Jurídicas de la Universidad Javeriana, establece que:

“El corso lo promovió y apoyó la Corona española a finales de la Edad Media para combatir el contrabando en América, según la académica de la historia. Además Adelaida Sourdis Nájera, en su obra, *Los corsarios del Rey afirma*: Suele confundirse el corso con la piratería, pero entre ellas existieron diferencias sustanciales. El diccionario de la Real Academia Española define el corso como la campaña que hacían por mar los buques mercantes con patente de su gobierno para perseguir a los piratas o a las embarcaciones enemigas, y al corsario como el buque que andaba en corso con patente del gobierno de su nación y por extensión a su capitán. Al pirata lo describe como al ladrón que roba en el mar”⁸.

José Luis de Azcárraga, define el corso como la empresa naval de un particular contra los enemigos del Estado, realizada con el permiso y bajo la autoridad de la potencia beligerante, con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer al neutral que se relacione con dichos enemigos. Con la piratería se refiere a la expedición armada o empresa por mar con un fin lucrativo y sin tener autorización del Estado.

⁸ Cagua Prada, Antonio. CORSARIOS EN LA INDEPENDENCIA Y FORMACIÓN DE LA ARMADA NACIONAL. SEXTA PONENCIA. S.F.

Los corsarios sólo podían actuar mediante licencia contra naves enemigas del Estado. El pirata atacaba a cualquiera a su juicio personal. Mientras el pirata era rechazado por la generalidad de los gobiernos y calificado como delincuente, el corsario gozaba en su país de un status jurídico respetado por las naciones amigas y de la consideración de sus coterráneos. La legalidad de la actividad del primero frente a la ilegalidad del segundo en el país de origen era la principal diferencia entre uno y otro.

Otra característica que diferenciaba al corsario del pirata era la manera de disponer del botín. El pirata actuaba a título personal y se apropiaba de lo obtenido para su provecho; mientras que el corsario según las leyes españolas debía entregar el botín, que en este caso se denominaba presa a las autoridades que mediante un procedimiento reglado estudiaban la legalidad de la operación y, si era del caso, lo declaraban como “legítima presa”.

Concluida esta diligencia se procedía a su venta en remate público y se repartía el producto entre el Rey, el corsario y su tripulación. Se puede afirmar entonces que esta utilidad, aprobada y regulada por la ley, era la retribución que obtenía el marino por sus servicios, lo cual lo asimila al mercenario de tierra, extranjero contratado mediante una paga que luchaba en los ejércitos de un país en defensa de un rey o de ese país.

A comienzos del siglo XIX el arriesgado pero lucrativo oficio de corsario se puso en boga y más aun con los movimientos de independencia que se declararon en las colonias ultramarinas de los imperios español y portugués. En los siglos anteriores se hizo célebre la piratería que consistió en el abordaje de barcos en el mar para robar o en el ataque y saqueo a las ciudades portuarias, de ahí la necesidad de los corsarios.

Es de exaltar la labor del corsario tomando a modo de ejemplo a “don Blas de Lezo, el heroico medio hombre, sin el ojo izquierdo, ni el brazo derecho, ni la pierna izquierda, quien supo castigar, con el Virrey don Sebastián de Eslava, en 1741, el orgullo inglés en la persona del Almirante Edwar Vernón, quien vino con el capitán Lawrence Washington, y salió humillado y derrotado de Cartagena de Indias, a su base de Jamaica”⁹.

⁹ Cacia Prada, Antonio. CORSARIOS EN LA INDEPENDENCIA Y FORMACIÓN DE LA ARMADA NACIONAL. SEXTA PONENCIA. S.F.

Con lo anterior queda establecida la existencia de quienes conformarían la futura marina de guerra patriota, y cómo el Estado español regulaba y controlaba su poder naval de los corsarios.

3.3. Los navíos en el proceso de independencia.

En el momento de originarse el proceso de independencia, Cartagena se convirtió en una de las ciudades importantes que apoyó la causa patriota. Sin embargo, otras ciudades se mantuvieron realista como lo fue Santa Marta. Esto generó una coyuntura que llevó a un enfrentamiento entre Cartagena y Santa Marta, que además de los aspectos políticos, había un trasfondo económico.

En Cartagena en 1810 deponen de su gobierno a Francisco Montes, para crear un cabildo encabezado por José María Toledo, quien posteriormente fue depuesto, hasta llegar el gobierno de Manuel Rodríguez Torices bajo el título de dictador durante un periodo de 5 años.

Es así como un capitán de fragata va a realizar una acción de creación del primer centro de marina en medio de un proceso de independencia iniciado, lo que para años posteriores será un emblema fundacional. “Rodríguez Torices, creó el decreto del 17 de septiembre de 1810, suprimió el apostadero, (denominación militar de la plaza), y en su lugar creó la Comandancia General de Marina, primera dependencia de la nueva marina de guerra de la ciudad”,¹⁰.

Sin embargo el único conocimiento que se tenía sobre las acciones navales que contribuían en la economía y el establecimiento de orden, como también para la guerra, se tenía gracias a los españoles y producto de la huida y encarcelamiento de otros. Quedó un escás de personal militar que contribuiría al buen funcionamiento de la armada; de ahí el nombramiento de comandante a Juan Nepomuceno, para que este realizara las funciones de administración recursos, conseguir tripulantes y dirigir todos los actos relacionados al funcionamiento de una fuerza naval, Junto con Rafael Tono Llopis.

¹⁰ CN (R.) García Bernal, Ricardo. Una Visión de la Historia de la Armada Nacional. Oficina Consejo de Historia Naval de la Armada Nacional. 2009.

Estos dos primeros oficiales le prestaron importantes servicios a la marina de guerra de Cartagena de Indias, institución que con el paso del tiempo fue estructurándose así; “De 1810 a 1815, se denominó “Armada Patriota de Cartagena”. De 1816 a 1830 fue denominada “Armada Patriota de la Gran Colombia”¹¹.

Es de resaltar que parte de los primeros marinos del ejercito independentista fueron pescadores, esto debido a la falta de personal anteriormente mencionada y por la razón no menos importante de ser conocedores de los oleajes que se presentaban cerca de la ciudad de Cartagena. Quien se dio a esta tarea de reclutamiento fue José Padilla.

En este mismo proceso de consolidación de una fuerza militar naval que sirviera para el proceso de independencia fue participe Simón Bolívar a finales de 1812, cuando llegó a Cartagena exiliado de su nativa Venezuela. Rodríguez Torices lo incorporó a la fuerza patriota y le asignó el grado de “coronel vivo”. Simón Bolívar, fue designado como comandante de un pequeño puesto militar en Barrancas, sobre la ribera izquierda del río Magdalena, con la instrucción de permanecer allí.

Bolívar pasó a reclutar y organizar voluntarios. Formó una columna transportada en champanes y otras embarcaciones fluviales, con la cual en una campaña de dos semanas a finales de 1812 se apoderó de todo el bajo Magdalena, esta campaña conocida como la “Campaña del Bajo Magdalena” fue el preludio de la llamada “Campaña Admirable” que se inició en Ocaña y Cúcuta, siendo su objetivo final liberar a Venezuela, lineamiento estratégico que había fijado el mismo Bolívar en el documento conocido como el “Manifiesto de Cartagena”.

Uno de los problemas que se tenía en el conocido proceso de independencia eran los distintos flancos de guerra, que para la ciudad de Cartagena eran dos: el terrestre y el naval; para el caso naval se generó preocupación ya que la ciudad de Santa Marta no cedía a la fuerza militar cartagenera y por el contrario terminó por convertirse en un problema mayúsculo, lo que los llevo a acudir a los corsarios con el propósito de afectar el comercio vecino y defender el propio.

¹¹ CN (R.) García Bernal, Ricardo. Una Visión de la Historia de la Armada Nacional. Oficina Consejo de Historia Naval de la Armada Nacional. 2009.

El uso de buques corsarios era una práctica bastante extendida en el área del Caribe. Sus capitanes y tripulaciones prestaron una definitiva aunque no desinteresada ayuda en las campañas navales.

Pero las dinámicas de las islas del caribe estuvieron a cargo de los corsarios, que no eran tan pacíficos como lo requería el desarrollo de un comercio de intercambio. Jaime Duarte French en los Tres Luises del Caribe nos expone cómo la gesta libertadora requirió de los corsarios quienes además de manejar gran parte del comercio, eran los únicos que poseían una flota capaz de garantizar la batalla en el mar.

Cuando Simón Bolívar llegó a Jamaica el 13 de mayo de 1815 “se encontró con la curiosa situación de que muchos de aquellos marinos mercantes eran al propio tiempo corsarios intrépidos y sostenedores desinteresados de la independencia americana... era tiempo del idealismo político y la empresa libertadora”¹². Muestra de ello fue la relación armoniosa que contrajo con Luis Brion, un destacado mercader que compartió la empresa libertadora.

Jaime Duarte French hace una apreciación diciendo que los nombres de quienes participaron en esta empresa libertadora o gesta no se repiten con ninguna regularidad en los relatos históricos de aquellos años, porque se ha supuesto que las guerras de independencia fueron todas en tierra, y que ni los mares ni los grandes ríos sirvieron de escenario a las batallas que mandó la magna empresa. Lo cual no es del todo inexacto ya que los marinos colombianos realmente no pueden considerárseles a los tripulantes de los navíos que participaron en los limitados combates protagonizados por esos años en las aguas del caribe, según Jaime Duarte French, debido también a que la llamada marina republicana estaba compuesta en gran parte por elementos foráneos.

Muestra de lo anterior es la excusa de los corsarios ante el “ejército realista muchas veces de que eran corsario y no soldados, neutral y no patriotas, europeos y no americanos”¹³. Esto no demerita el intento fundacional de una fuerza naval, por el contrario es muestra de unidad y decoro para la configuración de un nuevo Estado.

¹² Duarte French, Jaime. Los tres Luises del Caribe, ¿libertadores o Corsarios?. Pág. 44

¹³ Duarte French, Jaime. Los tres Luises del Caribe, ¿libertadores o Corsarios?. Pág. 55

La participación de los corsarios llevó a Cartagena y al proceso de independencia a menguar dificultades en el plano económico y militar, para este entonces había una proliferación de navíos con banderas de corso de Cartagena:

“Por el año de 1814, operaba con bandera de corso de Cartagena una buena cantidad de buques, sin que se sepan a ciencia cierta sus características: goleta “Intrépido Patriota”, embarcaciones “Cometa”, “Amilcar”, “El Presidente”, “El Conejo”, “La Antepresa”, “El Gustavo”, “El Defensor de la Patria”, “La estrella”, “Piñeres”, “La Republicana”, “Dardo” y “Nuestra Señora de la Popa””¹⁴.

Uno de los momentos que se convertirían en hitos para las fuerzas militares, en especial para la marina de nuestro país e incluso para la población en general, sería el sitio al que fue sometida Cartagena. Ya culminada y fallida la invasión de Francia a España se desarrollará el proceso de reconquista.

Terminada la invasión francesa a España, la corona española decidió recuperar sus dominios en el nuevo mundo, para lo cual puso a órdenes del general Pablo Morillo una gran fuerza expedicionaria que incluía unos 10.600 combatientes de tierra y un componente naval.

El cerco a Cartagena de Indias a partir del 22 de agosto de 1815 cumplió su cometido al agotarse las provisiones para la población civil y la pólvora para las armas. Se empezaron a vivenciar muertos por inanición, además de los producidos por los combates y las enfermedades. Este cerco trajo consigo disputas por el poder político y señalamientos de culpables ante los sucesos, creando así una inestabilidad que obligó a abandonar la ciudad el 27 de noviembre.

Esos momentos difíciles van a llevar a que el capitán corsario Luis Aury y José Padilla realizaran una serie de acciones para evitar la mayor cantidad de pérdidas humanas. Usando 15 embarcaciones se apiñaron unas 2000 personas para abandonar la ciudad.

¹⁴ CN (R.) García Bernal, Ricardo. Una Visión de la Historia de la Armada Nacional. Oficina Consejo de Historia Naval de la Armada Nacional. 2009.

Sin embargo tras su caída, se desarrollarán una serie de operaciones navales conocidas como operaciones Navales Patriotas en el Caribe, dichas operaciones buscaban recuperar la ciudad de Cartagena ya que estaba ubicada estratégicamente para desarrollar un despliegue militar y económico de esas costas, como también tener un control sobre las costas evitando las aproximaciones de los navíos realistas que traían consigo fuerza militar para recobrar el control sobre las colonias.

La marina de guerra patriota realizó operaciones navales que constaron en 4 etapas; Operación de Los Cayos, de Marzo a diciembre de 1816; la Campaña del Orinoco, entre junio de 1817 y enero de 1819; la Campaña del Caribe, de julio de 1819 a junio de 1822; y la Campaña de Maracaibo, de noviembre de 1822 a julio de 1823.

Es de resaltar cómo desde la gesta independentista se va configurando la organización militar de los nuevos Estados independientes de la corona Española, esto acaecido por la formación profesional de los próceres, que no era otra que la militar. Esta configuración militar va a permitir realizar una lucha organizada por parte de los ejércitos independentistas.

Las cuatro campañas, demostraron no solo la visión estratégica y militar de Simón Bolívar en el caso propio del Orinoco sino también la necesaria utilidad de una fuerza naval en medio de la gesta por la independencia. Debido a la falta de movilidad terrestre de carácter rápido se utilizaron las vías fluviales como fuentes de desplazamiento para llegar a los lugares estratégicos en dicho proceso de independencia.

Las acciones y aciertos militares van a llevar a que se estructure las líneas de mando y algunos cargos políticos, pues gracias a dichos aciertos se lograron conectar rutas comerciales para los independentistas y cerrar rutas para los realistas.

Se debe resaltar las operaciones de corso como una fuente que ayudó a destruir las vías costeras y algunas navales de las fuerzas realistas. En la Campaña naval del Caribe se empieza a terminar dicha labor, pero también se presenta un choque de intereses y personalismos que van a generarle a la gesta de independencia un problema mayúsculo.

La campaña de Maracaibo demostró la necesidad de ir creando sucesivos cargos militares propios de las actividades marinas a medida que el territorio a manos de los independentistas era más amplio, lo que también representó un reto logístico, porque al tomar el territorio, se tomaba con estas las embarcaciones y la obligación de gobierno.

Es de mencionar la importancia de las formaciones navales en los momentos de confrontación, formaciones que se desarrollan gracias al conocimiento y experiencia de los altos mandos que generaron y generan una moral combativa y de entrega a los marines.

A pesar de la marina de guerra con que España había tratado de reconquistar sus dominios en la Nueva Granada, no tuvo frutos debido a que las fuerzas patriotas recuperaron a Maracaibo el 8 de noviembre, lo cual consolidaría la libertad de Venezuela; España nunca podría reconquistar sus colonias, y así Bolívar podría emprender posteriormente las campañas del sur para liberar a Ecuador y Perú.

3.4. Declive de la Marina.

Observando las necesidades de un ejército regular posterior a las independencias para preservar el nuevo orden nacional en sus dimensiones económicas, sociales y políticas, se planteó la creación de una academia naval, que sirviera de formación de las futuras generaciones de marinos para preservar el control marítimo del nuevo Estado. De ahí que en 1822 se estableciera una academia naval dirigida por Rafael Tono, donde se emitiría un orden administrativo y un personal calificado (infantería de marina, suboficiales...), de estas acciones tenemos como ejemplo la supresión del corso.

Con los triunfos acaecidos por la marina configurada en medio de la guerra, se creyó por parte de sus integrantes que podrían llegar a realizar otras hazañas en territorios aun del imperio español, como Cuba o México, o la creación de una fuerza multinacional capaz de enfrentar a España en caso que deseara recuperar sus colonias, pero tales aspiraciones se truncaron por la realidad político-social. Realidad que se vio expresada en las limitaciones económicas.

En octubre de 1826 un fuerte temporal al norte de Cuba destruyó y dispersó casi totalmente la fuerza naval española en el Caribe. La desaparición de esta amenaza, junto con las

grandes limitaciones económicas del Estado, que aún se hallaba en proceso de organización fueron detonantes para que el 24 de noviembre de éste año, por medio de un decreto se desmantelara casi la totalidad de la naciente armada.

Lo anterior suponía sacar de servicio casi todos los buques, entre los cuales estaban las dos poderosas fragatas “Colombia” y “Cundinamarca” recientemente adquiridas en los Estados Unidos, licenciar o relocalizar las tropas de infantería de Marina, licenciar oficiales y tripulaciones, y clausurar las instalaciones de tierra, incluyendo a la academia naval de 1822.

Ante estas decisiones que llevaban a la desaparición de la fuerza naval o marina no se hicieron esperar las voces de inconformidad. Fue el caso del vicealmirante José Padilla, quien entendía las dificultades del naciente Estado pero que no compartía dichas determinaciones debido a que el mismo Estado requería de una fuerza que controlara las vías fluviales y de mar por lo importante que estas eran no solo por el transporte, sino también por el control territorial. Esta inconformidad es lo que le costará ser arrestado por órdenes de Bolívar en 1828.

Sin embargo, como se expuso en otros párrafos, los intereses personales como la vida política que no era otra que estar ligado a la vida militar llevó a la desgracia a uno de los defensores de la institución naval en Colombia, siendo acusado José Padilla de participar en la “noche septembrina” y dando por resultado la pena de muerte. En palabras de Ricardo García, quien estudió minuciosamente dicho proceso se podría apreciar que: “Esta injusta e infamante sentencia se cumplió el 2 de octubre de 1828 en Bogotá; así, las envidias profesionales y las rencillas políticas acabaron con la vida del hombre que dedicó su vida a crear la marina de guerra y llevarla a sellar la independencia de su país. Este ideal quedó condensado en el grito que lanzó en el momento de su fusilamiento: ¡VIVA LA REPÚBLICA, VIVA LA LIBERTAD!”

Formada la nueva república tuvo que vivir durante todo el siglo XIX las invasiones de países de ultramar o vecinos. Dentro de este escenario de abandono y a falta de voluntad política para construcción de un poder naval se vivieron episodios como el del mes de octubre de 1833, donde arribaron a Cartagena dos navíos de guerra franceses, para hacer cumplir con sus cañones las exigencias del cónsul francés, Señor Barrot, quien había tenido

discrepancias con el alcalde de dicha ciudad a causa de una investigación por el asesinato de dos extranjeros en las cercanías del puerto. Así exigió se le reconociera una indemnización.

3.5. La Ausencia de la Armada Nacional.

Al quedarnos “sin” marina, suceso inaceptable para una nación que tiene ante sus costas dos océanos, debido a las grandes dificultades políticas-económicas que vivía el país en la segunda mitad del siglo XIX como lo fueron la separación de la Gran Colombia y las sucesivas guerras civiles, llevaron a olvidarnos del poder naval, haciendo así de Colombia una nación incapaz de hacer defender sus derechos y fronteras.

Casi culminado el siglo XIX, las confrontaciones entre partidos políticos guiados bajo la idea de cada uno para instaurar una nación conforme a su ideario y pensamiento económico, llevó a que la armada nacional se convirtiera en mera reliquia.

Así, a finales del siglo XIX, unas pocas reliquias de buques, exclusivamente en el Caribe, fueron incapaces de hacer nada ante a la llamada “guerra de los mil días”, la más sangrienta de éstas guerras civiles, lo que facilitó los sucesos que dieron como resultado la separación de Panamá, auspiciada por los Estados Unidos que sí supieron valorar la importancia del istmo como la terminación del canal interoceánico y el dominio de las líneas marítimas de comunicación.

Si bien en la guerra de los mil días se generaron pérdidas en diferentes ámbitos, es de resaltar que la pérdida de Panamá, si bien se debe al desconcierto social producto de la guerra, también es producto de la escases de flotillas marinas con que se contaban para recuperar lo perdido.

Esta situación fue lamentable hasta que luego del triunfo conservador y bajo el gobierno de reyes se decidió establecer una fuerza militar única para toda la nación, decisión de reorganización militar que era necesaria para defender los intereses nacionales y el proyecto político nacional conservador.

La falta de modernidad estaba en casi todas las partes de la sociedad colombiana, incluso estaba presente en las fuerzas militares, lo que hizo necesario traer profesionales militares y

especialistas de otros países para reorganizar los aspectos navales de Colombia. La fundación de la Escuela Militar de Cadetes, la Escuela Naval y la Escuela Superior de Guerra, se hicieron fundamentales para formar oficiales profesionales capacitados para el mando de las instituciones. Para este propósito fueron contratadas misiones especializadas del Ejército y de la Armada de Chile. En ésta forma, el teniente 1º chileno Alberto Asmussen Cortés, a quien se le concedió el grado de teniente de navío, fue el encargado de organizar y dirigir la Escuela Naval Nacional creada por el decreto 793 del 6 de julio de 1907.

Sin embargo, no fueron suficientes los anhelos de restablecer la fuerza naval en Colombia, fueron más fuertes los imprevistos sociales que los primeros recién formados “guardias-marinas” que no cumplieran con el objetivo para el que fueron formados:

“Bajo la dirección de Asmussen, la escuela comenzó a funcionar en Cartagena, con 33 alumnos, a bordo del transporte “Presidente Marroquín”; posteriormente en el crucero “Próspero Pinzón”, y finalmente en las dependencias de la Universidad de Cartagena. El 13 de febrero de 1910, recibieron su grado de “guardias-marinas” los 8 primeros y últimos oficiales de esta escuela naval. Todos ellos fueron enviados a continuar sus estudios en las marinas de España o de Chile, pero a su regreso, ante la inexistencia de una marina de guerra debieron buscar su futuro en otras actividades”¹⁵.

Por último, a falta de recursos económicos (pero principalmente por la falta de visión de los gobiernos), la Escuela Naval Nacional fue clausurada el 28 de diciembre de 1909, y con ello, la esperanza de tener una marina de guerra o una marina mercante.

Es necesario comprender la importancia de poseer una marina según las potencias –primero se debe partir de un concepto llamado geopolítica; según el Capitán de Navío (R) Jaime Sánchez Cortez en su obra *Colombia y el Océano Una visión prospectiva de Cara al Tercer Milenio*, define la geopolítica como “la relación del poder político internacional con su

¹⁵ CN. (r) Román Bazurto, Enrique. Avatares de la Escuela Naval de SUBOFICIALES A.R.C. “Barranquilla” Setenta y Cinco Años de Historia 1934 – 2009, Página 25, 26, 27 Editorial Armada Nacional, Colombia, abril 2009.

situación geográfica”. Esta definición es importante para poder responder la pregunta establecida. De aquí la importancia del primer actor histórico en nuestra monografía, el Almirante norteamericano Alfred Mahan (1840-1914). Quien venía desde 1887 presentando en su cátedra de estrategia naval para los oficiales de Estados Unidos su teoría de la influencia del poder naval en la historia y cómo los grandes imperios modernos lo habían utilizado para lograr su predominio en el mundo. Su visión de la geopolítica basada en las ventajas que el mar ofrece tuvo gran influencia en la formulación de la política exterior de los Estados Unidos y se puede afirmar que este país se convirtió en potencia naval primero, y luego en potencia mundial, de la mano de las enseñanzas del Almirante Mahan.

Jorge Terzago escribe como el Almirante Mahan parte del concepto Sea Power en su obra *La Influencia del Poder Naval en la Historia 1600-1783*. Esta obra expone el aprovechamiento del mar los imperios en la antigüedad, y recientes del siglo XIX. Diseña la estrategia naval en la expansión de la Fuerza Naval para apropiarse de Hawaii, Filipinas, Puerto Rico, y su objetivo final: Panamá. Ahora, terminado de explicar el papel naval de los Estados Unidos Pasaremos a desarrollar el papel de las Fuerzas Navales en América durante el siglo XX.

Lo anterior, nos ayuda a comprender como las potencias mundiales tenían visión en expandirse en ultramar, conquistar y dominar el mundo. En este punto es importante afirmar que no se puede comprender la expansión de los Estados Unidos, incluyendo otras potencias como Gran Bretaña, o sus políticas de Estado, si no se comprende su crecimiento naval.

En síntesis, las elites colombianas al no estar al tanto de la geopolítica, y con el antecedente histórico de las consecuencias de unas fronteras débiles y de una falta de visión de ultramar sin grandes posibilidades de defender sus costas fueron las que llevaron a perder este progreso estructural en el transcurso del siglo XIX y XX.

¿Qué es hoy en día la Armada Nacional? La segunda con la Infantería de Marina más grande del mundo, con la repotenciación de las fragatas misileras y su flotilla de submarinos, una fuerza aeronaval consolidada, y en su más alta trascendencia, el desarrollo

de COTECMAR con tecnología y mano de obra nacional, como lo es la fabricación de fragatas en el ARC 20, el ARC 7 Agosto, buque nodriza fluvial I, buque nodriza fluvial IV, buque nodriza fluvial VI, patrullera fluvial liviana y lanchas patrulleras de río.

4. EL CONFLICTO COLOMBO-PERUANO Y LA REAPARICIÓN DE LA ARMADA NACIONAL.

4.1.El Conflicto Colombo-Peruano

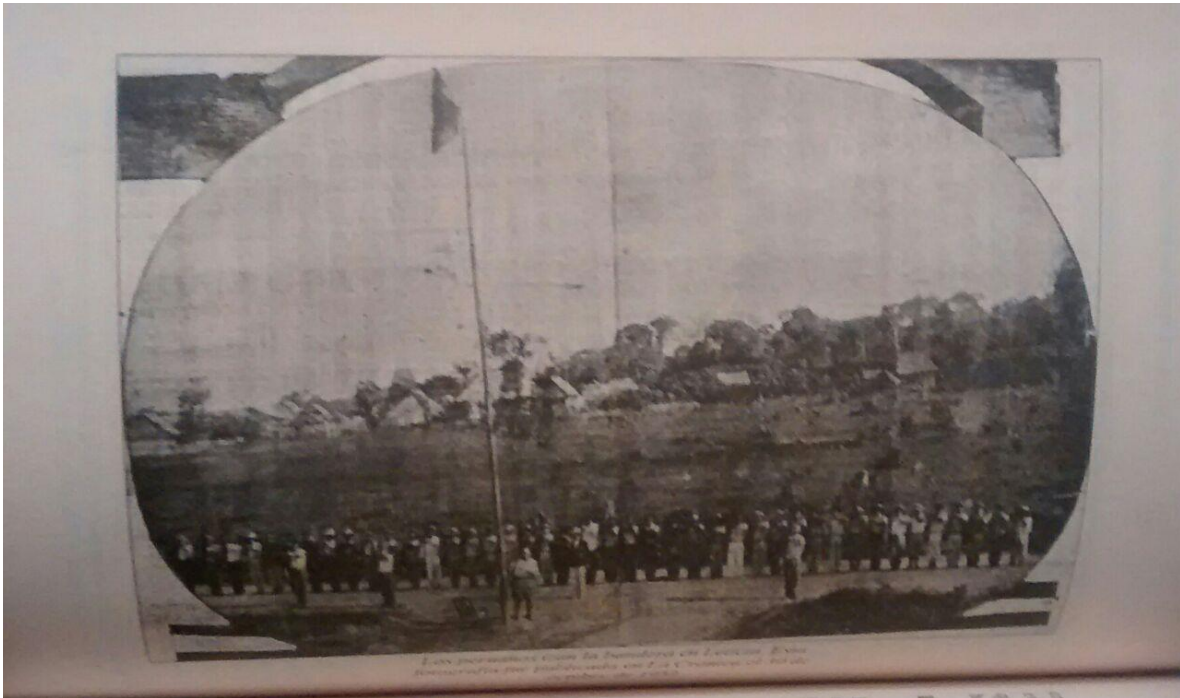


Figura 16: Donadino, Alberto. La Guerra con el Perú (1995). Editorial Planeta Colombiana Santa fe de Bogotá D.C. Pág. 164. [Fotografía]. Los peruanos izan la bandera en Leticia.

Hay que resaltar en la historia de la Armada Nacional el conflicto colombo-peruano y los antecedentes del mismo, debido a que este conflicto inicia el proceso de transformación de las fuerzas armadas nacionales, especialmente la creación y financiación de la Armada Nacional Colombiana luego de un ausentismo de la esfera nacional.

Es necesario, para comprender este conflicto, remitirnos de manera breve a los conflictos anteriores devenidos de la falta de una clara división limítrofe entre ambas naciones; estas vienen de las definiciones de las cédulas reales de los virreinos, como lo fue la

separación de la audiencia de Quito del virreinato del Perú, aunque en este caso, según historiadores, no se detallan los límites de manera clara.

El rey de España los aclaró posteriormente con la Cédula de 1740, luego se emitió la Real Cédula de 1802. En este documento se decía que pertenecerían al Perú gran parte del actual departamento de Putumayo y todo el departamento del Amazonas.

Con el pasar del tiempo se presentó otra discrepancia con la nación del Perú a raíz de la proclamación de independencia de Guayaquil, que tuvo la protección militar de Colombia por medio de un tratado firmado el 18 de mayo de 1821. En esta ocasión Perú consideraba a Guayaquil como parte de su territorio del virreinato de Lima, esto debido a una Real Orden del 7 de julio de 1803.

Colombia, para solventar estas cuestiones en 1821, envía a unos de sus delegados llamados Don Joaquín Mosquera como primer plenipotenciario de Colombia con instrucciones del Ministerio de Relaciones Exteriores, pero después de complicadas discusiones no pudo ponerse de acuerdo con el canciller de Perú. Al final resolvieron desarrollar otras negociaciones en la posteridad.

En 1824 se intentaron nuevas conversaciones para el señalamiento de los límites, pero fueron suspendidas porque se estaban desarrollando las campañas del sur, las que finalizaron con la batalla de Ayacucho, que terminó por afianzar la independencia.

Más adelante se quiso aprovechar el congreso anfictiónico de 1826 que Simón Bolívar se había propuesto celebrar en Panamá para llegar a una solución de la frontera con el Perú. Esta tentativa culminó con otro fracaso.

En relación con todo lo anterior los coroneles José María Obando y José Hilario López se rebelaron en el Cauca, a esto se le sumó la concentración de tropas peruanas dirigidas por La Mar en la frontera de la Gran Colombia, junto con otras que hostigaban al mariscal Sucre en Bolivia. “Bolívar procedió a declarar la guerra y partió hacia el sur con una fuerza de 1.000 hombres al mando de Córdoba quién recuperó a Popayán, y el 27 de febrero de 1829 el mariscal de Ayacucho Antonio José de Sucre, derrotó a la fuerza de La Mar

compuesta por 8,400 hombres en el Portete de Tarqui”¹⁶. Después de la derrota de los peruanos se firmó el convenio de límites de Girón.

Para 1904 se revivió la controversia colombo-peruana y surgieron unos extraños convenios denominados Modus Vivendi, aceptado por una diplomacia colombiana débil. Sin embargo en el año de 1911 el 11 y 12 de julio, un fuerte destacamento atacó con cañoneras blindadas y tropa de desembarco al mando del coronel Oscar Benavides, más tarde mariscal y presidente de su país. Pero cabe destacar que Colombia a pesar de sus dificultades de logística militar y de hombres pudo soportar durante tres días hasta que se agotaron las municiones y perdieron así territorialmente La Pedrera, devuelta el 23 de octubre de 1911 gracias a la gestión diplomática de Eduardo Restrepo Sáenz.

Antes del conflicto de 1932 ya Colombia se encontraba en un desnivel de fuerzas. La marina peruana era superior, su flotilla poseía unidades modernas como antiguas y su poder naval se encontraba en el Pacífico y el Amazonas. Colombia sólo poseía tres pequeños guardacostas y los cañoneros de fabricación británica el MC Cartagena y MC Santa María que se hallaban en el alto Putumayo, a gran distancia de Leticia, y el MC Barranquilla anclado en puerto Cartagena, a una distancia infinitamente mayor.

Colombia tiene “la paradoja que es un país marítimo con mentalidad mediterránea”¹⁷. Esta parte de la historia colombiana, en la cual tenemos las fronteras desprotegidas, sin una fuerza naval para realizar soberanía, se debe comprender desde las decisiones políticas.

El Estado peruano, contrario al Estado colombiano contó con una utilización de las vías fluviales y de una fuerza militar que se desplegará por dichos lugares para preservar las fronteras y el control territorial.

Antes de iniciar el conflicto con el Perú se consiguieron unos cañoneros con el fin de controlar el contrabando. El ministro de Colombia en Francia general Alfredo Vázquez Cobo, al ver la ocupación del Perú en Leticia, analizó la situación de las fuerzas navales

¹⁶ Capitán de Navío (R) Román Bazurto Enrique, “*El conflicto colombo peruano y el resurgimiento de la Armada Colombiana*”, Análisis Histórico del Desarrollo Marítimo Colombiano, editorial Ministerio de Defensa, 2001

¹⁷ Capitán de Navío (R) Román Bazurto Enrique, Página WEB: Universidad del Norte, Historia Caribe Volumen I, N°2, 1966, Tomado: <http://ciruelo.uninorte.edu.co/pdf/BDC92.pdf>, Consultado: domingo 28 octubre 2011

colombianas, llevándolo a diseñar una estrategia destinada a alcanzar la superioridad naval ante el Perú.

Ante esa situación existían dos apuestas; o una fuerza aérea o una naval. La nación se enfrentaba a una ocupación al sur del país y necesitaba escoger una solución, escogiendo algunas de las dos alternativas. La estrategia tomada por el gobierno de Olaya fue la segunda: la adquisición de buques cañoneros; esta opción fue tomada por el presidente teniendo en cuenta la recomendación telegrafiada desde París de Eduardo Santos:

“De la ruina económica y del papel moneda convaleceremos tarde o temprano pero una derrota o una solución mediocre serían golpe irremediable para el espíritu de la nación”¹⁸

Eduardo Santos veía el proyecto naval como una espléndida idea, y reiteraba que debía de realizarse sin ahorrar elemento alguno, para lo cual el presidente Enrique Olaya Herrera dio el aval y nombró general comandante de la expedición naval a Alfredo Vázquez Cobo.

Vázquez Cobo compró en 1932 un buque que Alemania construyó en la Primera Guerra Mundial como minador y un buque de 600 toneladas, pero en ese momento cumplía funciones de servicio de pasajeros entre las costas de Francia e Inglaterra. Los astilleros Penhoet de Saint Nazaire lo devolvieron a su primitivo estado de buque de guerra, dotado de cuatro cañones de 75 mm, dos cañones ametralladores, cuatro ametralladoras pesadas y diez ametralladoras livianas antiaéreas. Este cañonero podía quemar carbón o leña. Las mismas características poseía el segundo cañonero adquirido por Vázquez Cobo el Royal Highlander, una nave inglesa de 1.700 toneladas que prestaba servicio de pasajeros entre Inglaterra y el mar del Norte. El primer cañonero fue bautizado con el nombre MC Córdoba y el segundo como el MC Mosquera. Y por último adquirió en Estados Unidos el 1 de septiembre de 1932 el cañonero Bridgetown rebautizado como MC Boyacá.

¹⁸ Donadio, Alberto. La Guerra con el Perú. Editorial Planeta Colombiana Santafé de Bogotá D.C. 1995. Pág. 224.

Además del MC Barranquilla recibido de los astilleros ingleses Yarrow & Company, junto con el MC Cartagena y el MC Santa Marta que desde 1931 se encontraban en aguas del alto Putumayo, a donde los había enviado el presidente Olaya mucho antes del estallido del conflicto, la fuerza naval colombiana contaba con el guardacostas MC Pichincha convertido en un barco de aviso, el guardacostas MC Nariño transformado en un buque hospital y el MC Magdalena una lancha de enlace y remolcadora. De esta forma Colombia constituía una marina de guerra con una flotilla de superficie liderada por sus de buques cañoneros, pero al mismo tiempo servían para el transporte de tropas del ejército.

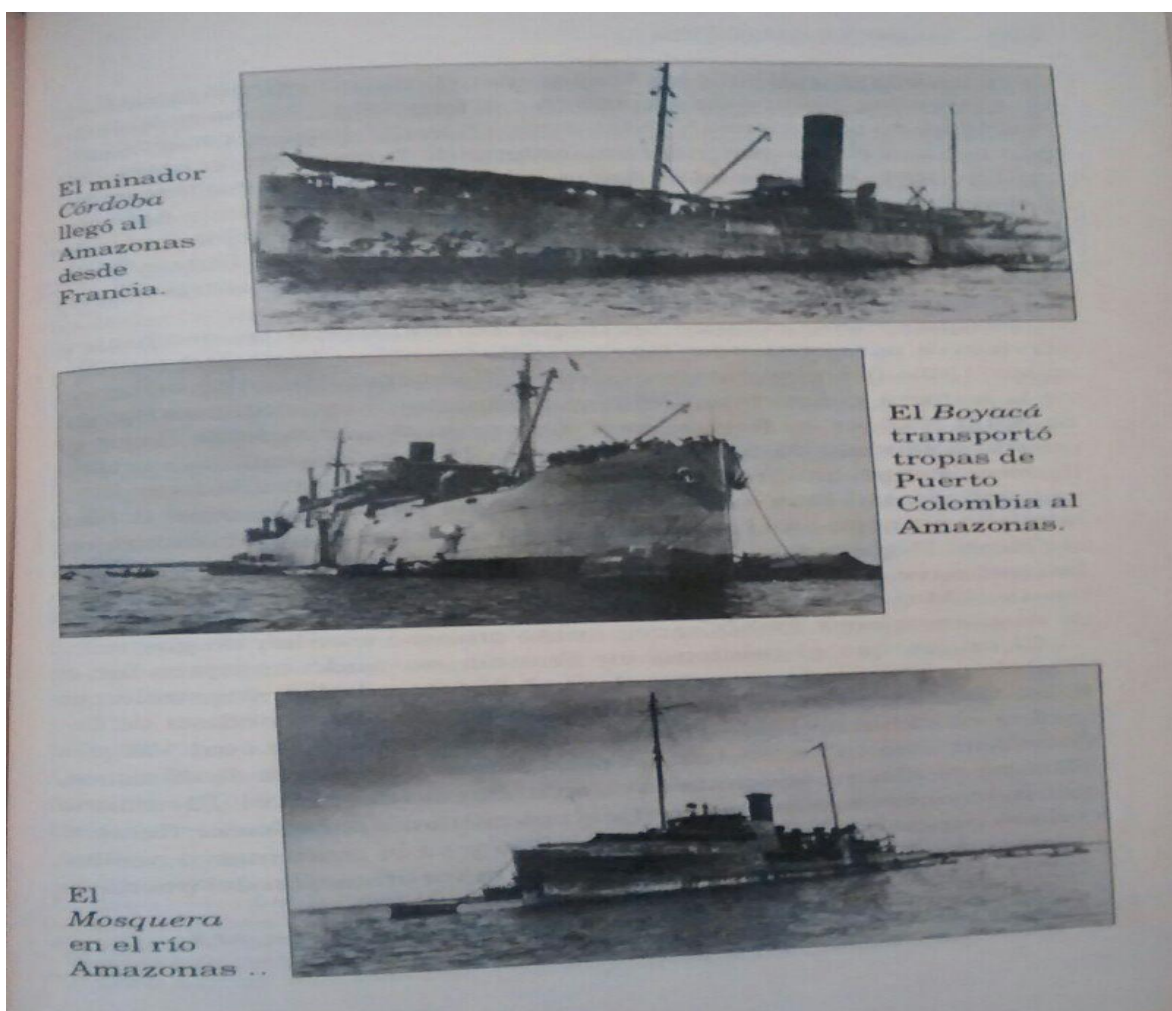


Figura 17: Donadino, Alberto. La Guerra con el Perú (1995). Editorial Planeta Colombiana Santafe de Bogotá D.C. Pág. 225. [Fotografía]. La tecnología adquirida.

En el MC Barranquilla transportaban tropas del ejército, habían zarpado de Puerto Colombia el 10 de diciembre de 1932. Aproximadamente la expedición contaba con menos de 1000 hombres del ejército entre soldados, suboficiales y oficiales. De esta forma se constituyó una expedición al Amazonas. Todo estaba listo para dar inicio a la batalla naval al sur del país, se enfrentarían dos naciones apoyadas desde el poder naval.

Al día siguiente la flotilla ingresó en aguas colombianas, con la artillería atacó el cerro de Tarapacá, en esta acción naval participaron los cañoneros: MC Córdoba, MC Barranquilla, MC Boyacá, y las unidades de guardacostas M.C Nariño y MC Pichincha. Sin embargo las fortificaciones peruanas ya estaban abandonadas un día antes.

Esta victoria retirada de las fuerzas peruanas se debió a que el enemigo huía de la aviación colombiana, la cual constaba de 25 aviones tipo Junkers de fabricación alemana, repartidos en tres guarniciones: el de La Pedrera, el de Buenaventura y el del Atlántico (con sede en Flandes Tolima). Es importante aclarar que esta aviación nacional se encontraba al mando del mayor Herbert Boy Dupuis, alemán veterano de la primera guerra mundial. Los aviones eran de la Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreos (Scadta), y cabe anotar que el único piloto colombiano en esa flotilla aérea era -Gómez Niño-. Tarapacá fue bombardeada por los aviones Junkers. Esta acción hizo que los peruanos sin contar con defensa anti-aérea huyeran del fuerte.

La prensa de la época en Santiago de Cali (El Crisol, El Relator) da muestra no solo del patriotismo que se vivía en ese entonces producto del conflicto, sino también cómo fue el proceso entorno a la compra, recibimiento y aplicación del equipo militar en medio de dicho conflicto.

Se hizo todo un proceso de información sobre las compras de los barcos y la necesidad de los mismos como un acto patriótico y necesario para la defensa nacional. Así fue la compra del “Eduardo Dato” que se estima por un valor de 7.500.000 pesetas, con un equipamiento de cuatro piezas de artillería marítima, cuatro de artillería terrestre, cuatro artillería anti-aérea y un número no precisado de ametralladoras. Resaltando el hecho que es un equipo moderno por ser construido en 1924, como también por ser de una de las potencias

europas (España) que decidió vender más por un déficit fiscal que por falta de utilidad de sus equipos.

El “Bridgetown”, Rebautizado “Boyacá” es una pieza militar que se resaltó por provenir de Estados Unidos de América, este fue blindado y equipado con armas y construido en 1920 para un rápido navegar.

El crucero “Alfonso XIII” fue comprado a España por un estimado de 19.500.000 pesetas, que se estiman lo valían por ser un barco nuevo y de los mejores de la armada española.

Con la compra del crucero “Indianápolis” y “Virginia”, se rumoró que tuvieron un alto costo de varios millones de pesos. Colombia se consideró como la segunda potencia militar-naval del continente suramericano por la modernidad de los barcos, reflejada de su capacidad de maniobra.



Figura 18: El Crisol (1932). Se afirma que Colombia ha comprado otros barcos armados en guerra. República de Colombia, Departamento del Valle. Cali. Pág. 1. [Fotografía].

Aunque se puso en cuestionamiento la rapidez de la formación de nuestra marina, se avaló y demostró que los marines colombianos estaban preparados para la guerra y la operación de barcos modernos. Este proceso se debe precisamente a que en la compra de algunos de estos barcos estaba consolidada la instrucción para los operarios de dichos equipos.

Aparte de la exaltación al patriotismo para que ingresaran de manera voluntaria a la guerra También se rumoró en barranquilla y Barrancabermeja de un espionaje peruano a las fuerzas militares y empresas mediante empresas de gasolina peruana, a las cuales se les hizo un boicot mediático desde la prensa incitando a evitar la compra de la gasolina procedente de ese país.

Tras los sucesos de la guerra y los intentos de la diplomacia, se hizo más vehementemente la necesidad de mantener una fuerte línea militar naval, capacitada para proteger la soberanía, un poco tarde pero muy oportuna.

Colombia demandó a Perú ante la liga de las naciones, que intervino en dicho conflicto, llegando una delegación en el buque “General Mosquera” a Leticia y en aguas del río Amazonas mientras se desarrollaron los diálogos.

Los triunfos de Colombia mediante avanzaba la guerra fueron cubiertos por la prensa que demostraba con entusiasmo, y exaltaba la gallardía y preparación de la armada nacional, a medida que tomaba los puertos.

En el desarrollo de la guerra se puede apreciar una pequeña narración acerca del crucero “barranquilla”, donde los peruanos afirmaron a la prensa de Estados Unidos haber causado varios daños a dicho barco, suceso que la prensa de la época negó en El Crisol público:

Bogotá, 19,-(servicio exclusivo para el Crisol),

Vladimir Fajardo Comunica al “Espectador”, por medio de un radio dirigido desde el vapor “Córdoba”, los detalles completos del ataque de los aviones peruanos sobre el crucero “Barranquilla”, Dice Vladimir Fajardo que los aviadores peruanos lanzaron 16 bombas sobre dicho crucero, de las cuales la una cayó distante cuatro metros de la proa del buque y la otra a ocho metros de la popa, estallando las seis restantes en un radio de ochenta metros en rededor del casco de dicho barco.

Agrega que los artilleros de nuestro crucero “Barranquilla” desarrollaron un nutrido fuego por medio de sus cañones anti-aéreos que el comandante del “Barranquilla” tomó a su cargo la proa del buque mientras el crucero maniobraba para burlar así los tiros de las naves peruanas, logrando la artillería colombiana por dos ocasiones en volver entre una densa zona de humo a los aviones peruanos, imposibilitándolos así para el ataque al crucero “Barranquilla”.

Las maniobras del buque fueron inteligentemente dirigidas por el teniente Luis Galindo y el combate duró treinta y cinco minutos, poniéndose en inmediata fuga los aviones peruanos al alcanzar a divisar tres naves aéreas de caza colombiana...

(Corresponsal)



Figura 19: El Crisol (1932). No es verdad q' el crucero “Barranquilla” haya sufrido daños. República de Colombia, Departamento del Valle. Cali. Pág. 1. [Fotografía].

Durante este proceso la nación colombiana comprendió lo importante de fortalecer sus fuerzas militares en todos los campos posibles, aunque seguía limitada por la falta de recursos e inestabilidad para iniciar una labor macro en la modernización de sus fuerzas. También podemos observar de lo anterior que una nación como Colombia que se encuentra conectada con países vecinos por ríos y zonas fluviales no pensó hasta el siglo XX en la década de los 30 la importancia de poseer una marina bien estructurada y preparada para la defensa de la nación. Según Alberto Donadino más que haber sido un conflicto que se había pensado y diseñado desde una guerra naval, la aviación fue preponderante en la estocada final, sin embargo consideramos fue un suceso mancomunado entre todas las partes que conforman nuestras fuerzas militares.

4.2.Creación de la Escuela Naval de Suboficiales ARC Barranquilla.

La creación de la Escuela Naval de Suboficiales ARC “Barraquilla” se remonta al término del conflicto colombo-peruano. El gobierno en turno de “Henrique Olaya Herrera expide el Decreto No. 853 del 20 abril de 1934 y creó la Escuela de Maquinistas y Grumetes, la cual funcionó a bordo del buque MC “Boyacá” comprado por el gobierno en el recién terminado conflicto. La Escuela inició con 60 hombres Grumetes Aprendices y su primer Comandante, fue el oficial en retiro de la Marina Imperial Alemana, Capitán Erich Richter”

19

Posteriormente, la Escuela fue trasladada a la ciudad de Cartagena, “donde funcionaría en buques y en los cuarteles de la Infantería de Marina en la misma ciudad. Para el año de 1944, en el mes de junio el gobierno nacional traslada la Escuela de Maquinista y Grumetes a Barranquilla; para tal efecto, ya había adquirido a la empresa Avianca las antiguas instalaciones de la empresa de aviación SCADTA en el hidropuerto “Veranillo” ubicado en la avenida 40. Se le dio el nombre de Base Naval ARC “Barranquilla” donde ha funcionado hasta el presente”²⁰.

¹⁹ Periódico: A la Mar, “Escuela Naval de Suboficiales ARC “Barranquilla” 75 años sirviendo a la Patria y formando hombres de mar”, P-6, año 2009, número 96, Armada Nacional.

²⁰ Periódico: A la Mar, “Escuela Naval de Suboficiales ARC “Barranquilla” 75 años sirviendo a la Patria y formando hombres de mar”, P-6, año 2009, número 96, Armada Nacional.

En 1991 mediante la resolución No. 0743 del 14 de febrero de 1992, el Ministro de Defensa autorizó al comando de la Armada Nacional a modificar la denominación de la Base Naval de Entrenamiento ARC Barranquilla por la Escuela Naval de Suboficiales ARC “Barranquilla”

Es así que con la fundación de la ARC y su traslado a Barranquilla iniciaría un nuevo episodio nacional en el establecimiento de las fuerzas militares, en especial la presencia en los mares y fuentes fluviales. Hay que rescatar que los primeros marinos podían ser mestizos, negros o blancos, producto del azar o la necesidad de marinos.



Figura 20: A la Mar. (2009). Armada Nacional. [Fotografía]. El primer curso de grumetes y maquinistas de la Escuela Naval de Suboficiales ARC “Barranquilla”



Figura 21: A la Mar. (2009). Armada Nacional. [Fotografía] ARC Boyacá.

4.3. Creación de la Escuela de Formación de Infantería de Marina – EFIM

La segunda escuela de formación de suboficiales en la Armada Nacional es de Infantes de Marina. En ella se forma el personal que dirigirá las operaciones fluviales con grados de cabo tercero hasta Sargento Mayor de Comando.

Desde el año de 1956 hasta el presente dicha escuela de formación para el personal de suboficiales ha estado en permanente construcción y ha pasado por diferentes lugares de la geografía nacional.

Esta escuela de formación fue creada el 9 de abril de 1956 con el nombre de “Escuela de Suboficiales de Infantería de Marina”. Por iniciativa del señor TCIM Luis Fación Millán, inició labores en las instalaciones de la antigua Escuela de Policía Departamental de Turbaco en el Departamento de Bolívar con el propósito de “instruir y preparar en un

ambiente netamente naval y bajo las reglas de disciplina rígida militar a los líderes que formarían parte de los Batallones de Infantería de Marina”²¹.

El 13 de junio de 1956 se gradúa propiamente de la Escuela el curso No. 1 de Cabos Segundos de Infantería de Marina –CSCIM-. El 10 de julio de 1958, la Escuela se trasladó a las edificaciones de la Escuela Correccional en San Sebastián de Ternera (Bolívar) y allí funcionó hasta abril de 1961. Luego el 10 de julio de 1958 la Escuela cambió sus instalaciones a las edificaciones de la Escuela Correccional en San Sebastián de Ternera (Bolívar) y allí funcionó hasta abril de 1961.

Posteriormente, esta Escuela de Formación dio otro paso, no sólo volvió a cambiar de lugar sino de nombre, y en 1967 en Cartagena adoptó el nombre de Escuela de Guerra Anfibia. Sin embargo el 2 de noviembre de 1979 se situaría en las instalaciones de la Base de Entrenamiento de Infantería de Marina No. 1 en Coveñas (Sucre), hoy Base de Instrucción y Entrenamiento de Infantería de Marina BEIM. La Escuela en Coveñas inicia con el curso para CSIM N° 41. Cabe resaltar que hasta la fecha sigue vigente en esta región del país.

A partir del 20 de julio de 1990 por disposición del Comando de Infantería de Marina recibe el Batallón de Instrucción con nueve (9) Barracas de Alojamiento para su adecuación como Escuela, adaptándolas como aulas de clases, biblioteca, aulas de informática y lugares de entrenamiento, lo cual le permitió ampliar la oferta de cursos de formación con capacidad para doscientos (200) alumnos, además de los Cursos de Contraguerrilla para suboficiales y Cursos Básicos de Ascenso para Suboficiales.

En 1997 el alto mando de la Armada Nacional dio el aval para transformar a la Escuela de Entrenamiento y Capacitación en una Institución de Educación Superior. En el año de 1998 el comandante de la Escuela TCCIM Orlando Ramírez Guerrero solicita ante el ICFES la creación de un Centro de Instrucción y Capacitación Tecnológica, recibiendo el nombre de Escuela de Formación de Infantería de Marina, con el programa de Tecnología en Ciencias Militares y con el carácter de régimen especial de conformidad con el artículo 137 de la

²¹ A la Mar, “Escuela Naval de Suboficiales ARC “Barranquilla” 75 años sirviendo a la Patria y formando hombres de mar”. Armada Nacional de Colombia. 2009. Número 96. Pág. 6.

Ley 30 de 1992. Un año después se convierte en sede académica de la Infantería de Marina”²².

Cabe resaltar que hoy en día Coveñas (Sucre) es la cuna de la Infantería de Marina, no sólo del personal de Suboficiales, sino además del personal que presta su servicio militar. Esta unidad madre alberga 9000 hombres al año, entrenados y preparados para aire, cielo tierra y mar. Además es el centro de entrenamiento de Infantes de Marina más grande de Latinoamérica; hoy en día lleva como nombre Centro Internacional de Entrenamiento Anfibio.

²² A la Mar, “Escuela Naval de Suboficiales ARC “Barranquilla” 75 años sirviendo a la Patria y formando hombres de mar”. Armada Nacional de Colombia. 2009. Número 96. Pág.

5. LA ARMADA NACIONAL Y EL BATALLÓN COLOMBIA EN LA GUERRA DE COREA.

En este capítulo de nuestro trabajo, el conflicto entre Corea del sur y Corea del Norte tiene hace una precisión que en su fin no es la investigación histórica de dicho suceso, sino un enfoque de la participación de nuestras instituciones militares, en especial la Armada Nacional de Colombia, como también la apreciación de la misma desde la prensa de Santiago de Cali en la época.

Para iniciar, diremos que uno de los motivos de ser partícipes de esta guerra fue el proceso de relaciones entre Estados Unidos y los Estados nacionales latinoamericanos, “Primero el Departamento de Defensa de los Estados Unidos esperaba, que cada uno de los países latinoamericanos contribuyera con una compañía de infantería con excepción de Argentina, Brasil, y México, de los que se confiaba que contribuyeran con un regimiento cada uno”²³. Desde México hasta Argentina, los gobiernos elogiaron la actividad de los Estados Unidos en pro de la democracia asiática y se comprometieron a estudiar la posibilidad de prestar el apoyo militar. Pero cada país del hemisferio fue evidenciando su negativa ante dicho pedimento.

Estas negativas se debieron por la incapacidad latinoamericana de armar y equipar a sus propios ejércitos. Colombia, por ejemplo, se expresa en términos de reclutamiento de voluntarios. Pero esta negativa se debía en parte al pago que debían hacer por equipos, y demás prestaciones que debía ser inmediatas y en dólares a Estados Unidos. La negativa se reflejó en el compromiso de negociar el asunto más tarde, por la vía diplomática-gubernamental.

El conflicto coreano fue un momento crucial para mostrar el anti-comunismo desde las esferas políticas del país, que terminarían permeando a las instituciones militares de la nación colombiana. La participación de las naciones en este conflicto más que por su aporte sustancial radica en la muestra del rechazo al comunismo mundial.

²³ Valencia Tovar, Álvaro y Sandoval Franky, Jairo. Tropas Para “Defender Corea”, COLOMBIA EN LA GUERRA DE COREA, La historia secreta. Editorial Planeta. Bogotá. 2001. Pág. 155

Un factor favorable para el gobierno colombiano residió en el interés anteriormente mencionado. Colombia en su afán anti-comunista y desarrollo militar realizó una oferta donde se comprometía a reembolsar y enviar infantería a la guerra, lo que fue aceptable para los Estados Unidos, situación que le fue contraria a otros países por manifestaron no tener un medio de pago.

Uno de los factores que determinaron la aceptación estadounidense de la oferta colombiana de participar un batallón de infantería en la guerra del Corea fue de reconocimiento anticipado, claro y directo, por parte de Colombia de su obligación de reembolsar a los Estados Unidos por concepto de equipo, logística, y servicios al batallón.

Pero la deuda sería un suplicio nacional “necesario”, primero debido a su costo, y segundo a su carácter modernizador de las tropas marinas colombianas, sin embargo en el trascurso de los años la deuda económica colombiana empezó a crecer, para lo que el gobierno colombiano adoptó una estrategia de no pago y de retirada de la guerra, de esta manera colocaba en una encrucijada a Estados Unidos que buscaba vincular con este conflicto a las otras naciones en una guerra anti-comunista, pero tampoco se garantizaba que la deuda se fuera a condonar.

Para encausar a la nación en dicha guerra la retórica (desde la prensa) fue fuente inspiradora para este conflicto, de hecho tuvo un lugar muy preponderante, ya que estimulaba o provocaba al espectador. De alguna forma creó una conciencia colectiva de que el otro era el enemigo y como tal se debía combatir.

Colombia fue la única nación latinoamericana en participar este conflicto, y es de resaltar la importancia de haber participado en este conflicto, porque la Armada Nacional tuvo que acoplarse a estrategias y códigos navales estandarizados, contando con la experiencia de marinas como la inglesa, la americana, la francesa, la griega, entre otras naciones aliadas; tenía en frente a un oponente la marina de la URSS, que le suministraba todo tipo de tecnología y conocimiento a Corea del Norte, y que contaba una gran experiencia de la Primera Guerra Mundial y Segunda Guerra Mundial.

La Armada Nacional zarpó el día miércoles 1 de noviembre de 1950 a las 10:20 horas de la base ARC Bolívar de la ciudad de Cartagena, en la Fragata Almirante Padilla, comandada

por el capitán de corbeta Julio Cesar Reyes Canal para unirse a la séptima flota naval de los Estados Unidos. Conformado por 16 países.



Figura 22: Ernesto Hernandez B. (1953). Colombia Korea, Fuerzas Armadas [Fotografía]



Figura 23: Ernesto Hernandez B. (1953). Colombia Korea, Fuerzas Armadas [Fotografía]

Después de una ceremonia en el muelle de la base naval A.R.C. Bolívar, el 1º de noviembre de 1950 estas ceremonias son de suma importancia en las fuerzas militares como muestra de disciplina y honor.

Zarpó la fragata almirante Padilla para incorporarse a la séptima flota naval en la base de Yokosuka, Japón con rumbo a la estación Naval de San Diego, posteriormente al astillero Long Beach para cambiar de artillería y reparaciones que necesitaban el buque, y luego se dirigió con dirección a la Base Naval Pearl Harbor. Se realizaron los últimos ajustes y calibraciones de equipos, municiones, ejercicios antiaéreos, antisubmarinas, bombardeos de costa, en aguas hawaianas, donde fue recibida con ceremonia de tarea patrulla y escolta T.E. en la Base Naval de Sasebo de Japón.

El bautismo de fuego de la fragata Almirante Padilla se desarrolló cuando la fragata inglesa Amethyst había recibido la misión de control del tiro en el Grupo de Tarea; abrió fuego con dos piezas dobles de 4.7 pulgadas, cuyos proyectiles cayeron cortos. Segundos después lo hizo la Padilla y sus dos disparos cayeron en línea del objetivo pero ambos lados del mismo.

Es menester la participación de la armada en este conflicto por diversas cuestiones; primero por el equipamiento militar, segundo por la destreza adquirida, y tercero porque la vivencia en esta guerra va a significar un antecedente de identidad en la misma por lo que se vivió en ella.



Figura 24: Ernesto Hernandez B. (1953). Colombia Korea, Fuerzas Armadas [Fotografía]



Figura 25: Ernesto Hernandez B. (1953). Colombia Korea, Fuerzas Armadas [Fotografía]

Las siguientes figuras como la *Figura 25: ARC “ALMIRANTE PADILLA”* CONSTRUCTOR: EEUU, 1944. DATOS TÉCNICOS: Desplazamiento 2.119 toneladas, eslora 304 pies, manga 37 pies. INFORMACIÓN ADICIONAL: En la historia de la Armada tres Unidades de guerra han llevado con anterioridad este nombre que procede de nuestro prócer, el señor Almirante José Padilla. La desplegó el pabellón nacional durante el conflicto de Corea como parte de una flota naval de las Naciones Unidas; la segunda, tipo destructor transporte de asalto anfibio. La primera Fragata fue construida en el año de 1944 en EE.UU y su nombre fue asignado en honor al héroe naval de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo su anterior nombre fue USN “Groton”. Fue adquirida por la Armada Nacional de Colombia en el año de 1947 y destinado como Buque de Entrenamiento. Fue dada de baja en 1964. Año adquirido ARC: 1947. La *Figura 24: Es el primer comandante de la Fragata ARC Almirante Padilla, Capitán de Corbeta Julio Cesar Reyes Canal.*

La Armada Nacional de cierta forma empieza bien la segunda mitad del siglo XX, gracias a que a este conflicto se empezaran a sumar “voluntarios” y aspirantes para ingresar a la armada, sin embargo hay que reconocer que aun a la institución le faltaba mucho en el campo tecnológico y de cantidad de navíos, ya que contaba con pocos barcos. El 26 de enero de 1952 tuvo lugar el relevo de la fragata Padilla con el buque Bisbee convertido en el ARC Capitán Tono, en memoria del marino cartagenero que luchó en la naciente armada republicana de la independencia. El capitán de corbeta Hernando Berón Victoria arribó de Colombia para recibir la fragata.

El conflicto le demostró a Colombia no solo que se podía participar de grandes conflictos, sino también de la necesidad de la armada para resolver estos, y más en el caso nacional, lo que se hizo más tangible con las hazañas de la armada en el conflicto coreano, como cuando la fragata capitán Tono aproximó hasta 4.000 mil yardas de los emplazamientos enemigos, pudiendo reconocer tres 40 mm y unos de 75 mm. De inmediato abrió fuego, poniendo fuera de combate en sólo dos minutos la batería de 75 mm y batiendo con efectividad las otras.

La fragata Almirante Padillas Brión realizó con brillantez el tercer turno de la Armada Nacional en Corea. Se encontraba aún en el proceso de reparaciones el buque, y en entrenamiento su tripulación cuando el 23 de marzo de 1953 se había desarrollado el

sangriento combate Old Baldy que ocasionó más bajas colombianas que el resto de la guerra, los marinos expresaban su solidaridad con los lanzas colombianos. Mientras esto ocurría en el teatro coreano la fragata Capitán Tono navegaba hacia Colombia, vía Honolulu, de donde en rumbo hacía Balboa en la entrada del Canal de Panamá el 6 de marzo penetraba en la bahía de Bocachica y fondeaba en el mar para realizar su ataque en la Base Naval ARC Bolívar.

“La fragata Almirante Brión no alcanzó a participar en operaciones de combate. El armisticio de Panmunjon se firmó cuando la fragata cumplía la fase final del entrenamiento en el mar, pero su tripulación recibió el valioso beneficio profesional de dicho entrenamiento, cuyas pruebas finales de navegación y tiro merecieron calificación de excelente por el mando de la Sección de Entrenamiento de Sasebo”²⁴.

Esta experiencia naval elevó en alto grado su capacidad operacional. Cuatro tripulaciones completas rotaron por las tres fragatas que operaban adscritas a la VII flota de los Estados Unidos. La ARC Almirante Padilla y la ARC Capitán Tono cumplieron sus dos turnos adicionales.

El batallón Colombia tomó forma jurídica a partir de 1951, Bautizado por cuanto llevaría la representación del país a una guerra de repercusiones mundiales. Fue Formado por “voluntarios” del ejército regular y se ordenó su concentración en el Cantón de Norte de Usaquén a partir del 7 de enero de 1951. Desde el principio hubo fallas al seleccionar los “voluntarios” ya que demostraba el descontento de suboficiales por el morbo político bipartidista que venía invadiendo al ejército. Un elevado número de suboficiales no habían elevado su solicitud para ir a Corea, sólo se les había destinado por razones partidistas –familia, región de origen, -o por salir de individuos- problemas, no gratos para los respectivos jefes.

En cuanto a los voluntarios, no todos fueron voluntarios, de hecho a pesar de los intentos de patriotismo los profesionales de la armada se negaron a ir, por ello fue necesario la reserva, sin embargo este tuvo un problema y fue la falta de experiencia en la labor militar, entre otras.

Es de resaltar las vivencias del batallón Colombia, a modo de ejemplo se tiene que a pesar de las pérdidas sufridas en el sangriento ataque al Cerro de Costa que dejó como saldo 180 muertos en operación Bárbula. Fue comprometido dos días después en el frente de batalla, relevando al 1º batallón Osos Polares. La medida era cruel ya que cualquier unidad que

²⁴Valencia Tovar, Álvaro y Sandoval Franky, Jairo. Tropas Para “Defender Corea”, COLOMBIA EN LA GUERRA DE COREA, La historia secreta. Editorial Planeta. Bogotá. 2001. Pág. 302.

haya sufrido bajas de combate en gran proporción requiere un tiempo prudencial para asimilar el golpe.

Hay que dejar en claro que finalizada la guerra, los Estados Unidos donaron a Colombia el armamento, el equipo, los medios de transporte, el material logístico y de comunicaciones utilizadas en Corea, totalmente nuevas, y no hicieron efectivo el valor del sostenimiento del batallón en la guerra.

De esta manera se puede decir que los políticos colombianos se salieron con la suya. Aunque el batallón Colombia tuvo un excelente esfuerzo, compromiso y dedicación en sus misiones.



Figura 26: Ernesto Hernández B. (1953). Colombia Korea, Fuerzas Armadas [Fotografía]

La prensa de la época da muestra de la llegada y el desarrollo de estos nuevos implementos militares, los cuales fueron gestionados por el ministro de guerra José María Bernal y una comisión de militares que asegurarían una mejora para la marina colombiana y en general para las fuerzas armadas. El presidente de entonces era Laureano Gómez quien se comprometió a fortalecer a las fuerzas militares no solo como una necesidad nacional, sino como un acuerdo contra el comunismo.

Tales adquisiciones no generaron malestar para la población en general, por el contrario se presentan como un avance nacional en términos del desarrollo de la fuerza militar y la destreza y muestra de la misma en una guerra de gran envergadura directamente como lo fue la guerra de Corea.

También hubo un constante seguimiento e información por parte de la prensa ante los sucesos de la Armada Nacional en términos de adquisición, adiestramiento y combate como se aprecia al zarpar de la base la Fragata Almirante Padilla el día viernes 3 de noviembre de 1950, dichos sucesos eran de gran relevancia nacional y de gran acogida por diferentes sectores.

El capitán de fragata Cesar Martínez Pardo reafirma que la Armada Nacional adquirió dos embarcaciones totalmente gratuitas: la Fragata Capitán Tono y la Fragata Almirante Brión; además de una mejor preparación en el conocimiento de las estrategias navales, y un gran reconocimiento a nivel internacional como unas de las mejores Armadas del mundo, ya que en la séptima flota naval demostró que los marinos colombianos pueden desempeñarse a la altura de los mejores del mundo.



Figura 27: El Relator: “LA FRAGATA ALMIRANTE PADILLA HOY EN EL FRENTE DE GUERRA” Cali Colombia jueves 17 mayo de 1951

También se aprecia el momento cuando la Armada Nacional adquirió la Fragata Capitán Tono en día miércoles 13 de febrero de 1952 un buque que pertenecía a la marina norteamericana; el US Bisbee, que había sido enviado a la flota rusa en julio de 1945, y que regresó a la flota naval norteamericana en Yokosuka, Japón el 1 de noviembre de 1949, con el título de la noticia “Izada la bandera colombiana en la Fragata Capitán Tono”.



Figura 28: El Relator: “IZADA LA BANDERA COLOMBIANA EN LA FRAGATA CAPITÁN TONO”, Cali Colombia, miércoles 13 de febrero de 1952.

Se debe recordar que este tipo de actividades como la izada a la bandera eran mostradas al público con la intención de mostrar la valentía y gallardía de los marines, así como también elevar el patriotismo nacional en Colombia.

Para la prensa de entonces no escatimaron en detalles de adquisición, con esto se daba muestra de la nueva fuerza y firmeza que empezaba en Colombia el viernes 28 de junio de 1953 con el título “Otro barco colombiano para la lucha en Corea” narrando de dónde proviene el barco U.S. Burlington, que sería bautizado por la Armada Nacional como el Almirante Brión.

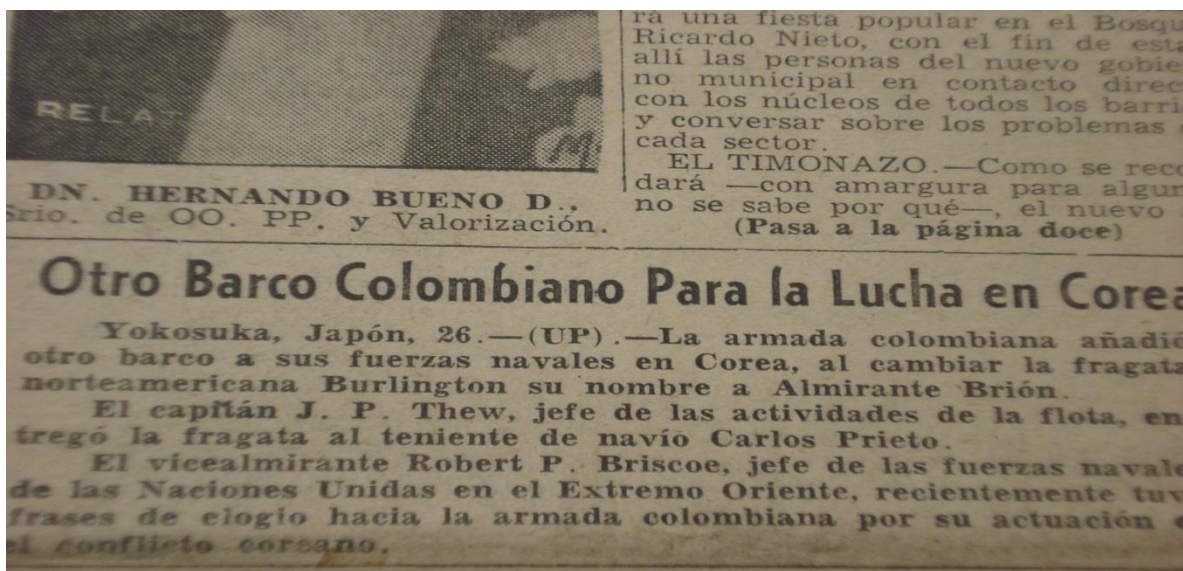


Figura 29: El Relator: “OTRO BARCO COLOMBIANO PARA LA LUCHA EN COREA” Cali Colombia, viernes 26 julio de 1953.

El anterior apoyo de la sociedad se puede dilucidar en las empresas de textiles como Coltejer, que si bien dicho apoyo pudo haber sido por cuestiones meramente económicas, producto de que la armada se vestía con sus telas. Este tipo de apoyo contribuía a mejorar y mantener la imagen positiva sobre la institución solo por mencionar esta empresa, pero el apoyo y aprecio se desarrolló desde diferentes sectores de la sociedad.



Figura 30: “IMAGEN DE LA EMPRESA COLTEJER” Cali Colombia. Coltejer Viste las Fuerzas Armadas de Colombia.

Se le dio una gran importancia a la guerra de Corea en especial con la llegada del batallón Colombia a la ciudad el 26 de noviembre de 1954 durante el gobierno del teniente general Rojas Pinilla. El enunciado de la noticia resaltaba que estos hombres habían peleado por una causa democrática y justa, que se hacían salvadores de la civilización cristiana de la oleada marxista y que habían demostrado la gallardía y arrojo del soldado colombiano.



Figura 31: El Relator, “APOTEOSICO RECIBIMIENTO BATALLON COLOMBIA”, Cali-Colombia, Viernes 27 de Noviembre de 1954. [Fotografía]

Para eso se realizó un gran recibimiento nunca antes hecho en nuestra ciudad en esa época. Se les recibió en el centro del cuerpo de bomberos de la ciudad y al día siguiente en la tercera brigada se les realizó un monumento a los caídos dentro de estas instalaciones y un reconocimiento póstumo a las madres de los soldados que fallecieron en el lejano oriente, que estuvo presidida por la clase dirigente como el alcalde y el comandante de la policía, entre otras más personalidades en el barrio Versalles.



Figura 32: El Relator: "LA CIUDAD RINDIÓ TRIBUTO A LOS HÉROES COLOMBIANOS, MULTITUDINARIO RECONOCIMIENTO A QUIENES LUCHARON EN COREA", Cali Colombia, sábado 27 de noviembre de 1954.

Por último también se les realizó e invitó a diferentes eventos cómo el homenaje en el club social el sábado 27 de noviembre de 1954: un baile a suboficiales y oficiales del batallón Colombia y la comida que se les realizó en la hacienda Nápoles el sábado 27 de noviembre de 1954.



Figura 33: El Relator, "HACIENDA NAPOLES OFRECIÓ AGASAJOS, INTEGRANTES DEL BATALLÓN COLOMBIA" Cali Colombia, sábado 27 de noviembre de 1954.

6. HITOS DE LOS AÑOS OCHENTA

6.1. Colombia en las profundidades del océano.



Figura 34: Fuerza Submarina de Colombia 40 años. Armada República de Colombia, abril 2013. [Fotografía]. Almirante Jaime Parra Ramírez Comandante Armada Nacional, julio 1967- mayo 1973 Creador de la Fuerza Submarina. Página 58.

En el año de 1968 el Almirante Jaime Parra Ramírez Comandante de la Armada Nacional trazó las pautas de la política naval basada en la geopolítica del momento histórico (la guerra fría), y tomando en cuenta la situación de las unidades de la marina colombiana, que poseía una flota de superficie y que era vieja como reducida, estableció que se debía aumentar el poder naval. Para esto era fundamental la adquisición de un nuevo elemento en la Armada Nacional: los submarinos.

“El submarino posee un gran poder de disuasión por constituir, tanto una amenaza potencial, como seguridad a las líneas de comunicaciones marítimas. Teniendo en cuenta lo anterior, y estableciendo que una de las vulnerabilidades radica en la dependencia del tráfico marítimo, se puede concluir que el Arma Submarina producirá no solamente un efecto decisivo, sino que desde tiempo de paz puede provocar un efecto psicológico favorable a la seguridad de la Nación y a la preservación de la paz regional del hemisferio. Además, el submarino tiene un gran

poder de ocultamiento que le permite desarrollar infinidad de tareas secundarias sin ser detectado”.²⁵

Estas fueron las anotaciones del Comandante de la Armada Nacional Almirante Jaime Parra Ramírez sobre el por qué y el para qué de la adquisición de submarinos en una nación que nunca había tenido y en la que su conflicto bélico era interno de guerra de guerrillas y no convencional con ninguna otra nación, pero aun sin estar en conflicto con otras naciones era de vital importancia asegurar sus límites territoriales a través la disuasión de una fuerza de submarinos que podrían emplear un temor psicológico para cualquier unidad adversa. Para lo cual el comando de la Armada Nacional le ordenó al Estado Mayor (EMN) desarrollar un estudio sobre la adquisición de unidades submarinas. El enunciado de esta investigación del (EMN) era el siguiente: *Estudiar la conveniencia y posibilidad de que el país adquiriera submarinos para la Armada Nacional, con el fin de capacitarla mejor para el cumplimiento de su misión.* Se citan algunos de los contenidos de este informe, con la autorización de la Armada Nacional, ya que es un documento desconocido para la gran mayoría de la oficialidad de las Fuerzas militares y niveles del gobierno. Se omiten temas de carácter reservado. N° 02/68 –EMNM3.

Los Supuestos asumidos fueron “Que los problemas ocasionados por los derechos de pesca y uso de la plata forma continental aumentarán a medida que la técnica vaya haciendo posible la explotación de los enormes recursos naturales que el mar encierra. Que los países de la región mantendrán por lo menos el Poder Naval que actualmente poseen. Que las actividades del contrabando continuarán desarrollándose con la misma intensidad que han tenido hasta el presente. Que existan submarinos usados para la venta a precios y financiación que están dentro de las posibilidades económicas del país. Que el presupuesto para las Fuerzas Militares en los próximos años no tenga variaciones apreciables”²⁶.

Algunos hechos relacionados con el propósito planteado fueron que el Estado colombiano es esencialmente pacifista, pero su Gobierno está firmemente decidido a mantener la integridad de su territorio y hacer uso de todos los derechos que corresponden a un Estado libre y soberano. A pesar de que todo lo que ha evolucionado el Derecho Internacional, la defensa de los intereses marítimos, tanto en el mar como en la mesa de conferencias exigen el respaldo del Poder Naval. El Gobierno Nacional estaba interesado en mantener un instrumento militar que garantice su política interna y externa. Que el Poder Naval se mueve en tres dimensiones, pero el nuestro estaba limitado a una sola, por falta de aviones y submarinos. Que históricamente el submarino ha sido el medio de guerra naval usado con más éxito por las naciones de limitados recursos, económicos y militares. Quienes posean submarinos cuentan con una superioridad apreciable respecto a nuestras Fuerzas Navales y

²⁵ Fuerza Submarina de Colombia 40 años. Armada República de Colombia, abril 2013. Pág. 58

²⁶ Fuerza Submarina de Colombia 40 años. Armada República de Colombia, abril 2013. Pág. 58

por último que la adquisición de submarinos no implicaría aumento de personal en las instalaciones terrestres de la Armada.

La decisión de adquisición también contempó las actividades subversivas apoyadas desde el exterior, casi siempre a través del tráfico clandestino por mar. Ante la real situación parecía lo más acertado invertir los limitados recursos económicos que el país puede asignar para fortalecer el Poder Naval en submarinos que por sus características y versatilidad constituyen el arma que puede ser empleada con mayor éxito.

Ya que precisamente el submarino por ser inmune a la detección del ojo humano y a la onda de radar, puede operar sin apoyo, explotar el principio de la sorpresa y realizar la tarea con altas posibilidades de éxito y supervivencia. La masa de agua que lo cubre lo convierte en una impenetrable barrera de la más elevada eficiencia.

Los submarinos tienen capacidad para realizar una vasta gama de operaciones en el mar sin mostrar su presencia, esto incluye reconocimiento visual y fotográfico, patrullaje y vigilancia, minado, Apoyo a la Fuerza de Superficie, combate submarino, apoyo a la guerra irregular, operación de comandos e Interdicción al tráfico marítimo.

Ante todo lo anterior la síntesis del Estado Mayor (EMN) fueron las siguientes:

“A pesar del desarrollo del Derecho Internacional y de la Política exterior del Gobierno colombiano, es necesario mantener un Poder Naval apropiado. El submarino representa el mejor medio para tratar de fortalecer el Poder Naval y por ende, incrementar la vigilancia y seguridad de nuestros mares. Modificando la legislación aduanera vigente, se puede obtener una parte sustancial de los fondos necesarios para la compra, mantenimiento y operación de los submarinos. Para completar el Estudio del Estado Mayor se requiere la asesoría técnica correspondiente”²⁷.

Submarinos Oceánicos tipo HDW 1.200

Esto se desarrolló durante el gobierno del presidente Carlos Lleras Restrepo a fines de la década de los 60. Se planteó la necesidad de que la marina colombiana adquiriera el arma silente, para lo cual el gobierno nacional creó una comisión inspectora delegada por el Estado Mayor, la cual procedió a establecer relaciones con países amigos para adquirir una flotilla de submarinos. El primer país en ser consultado fue los Estados Unidos el 4 de diciembre de 1968. Este acercamiento estuvo dirigido por el Comandante de la Armada Nacional y el Jefe de Operaciones Navales de la Armada de los Estados Unidos (CNO) el 23 de diciembre de 1968; sin embargo la respuesta del (CNO) fue que no se encontró disponible dentro de su flota de submarinos ninguna unidad en condiciones operativas para venta o arriendo.

²⁷ Fuerza Submarina de Colombia 40 años. Armada República de Colombia, abril 2013. Pág. 60

Otra brusquedad de astillero con una gran tradición naval fueron los ingleses CAMELL LAIRD SHIP REPAIRERS LTD. Como intermediario de estas conversaciones fue el Capitán de Navío (RA) Jaime Erazo Anexy excomandante de la Armada Nacional. El 18 de noviembre de 1968 llegaba a Cartagena el submarino HMS ANDREW de la clase “A” de la Real Armada Inglesa. La visita tenía como propósito poder demostrar las cualidades de dicho submarino.

También se analizaron las propuestas presentadas por las marinas de España y Francia; sin embargo se descartó la francesa por unos accidentes en ese momento histórico con su flotilla de submarinos tipo DAPHNE, y para ese momento no se había establecido las causas del accidente. El ministro de Hacienda Rodrigo Botero amplió la valoración sobre los costos económicos de las diferentes propuestas; además el presidente Carlos Lleras Restrepo autorizó a la comisión inspectora visitar los países oferentes, con la finalidad de complementar un análisis basado en un cuadro de características y aspectos técnicos agregados a las propuestas presentadas, y de esta forma tomar la oferta más favorable para el interés de la marina y la nación.

Sin embargo, eran los comienzos de la década de los 70, y era época de las elecciones presidenciales; esto podía acarrear el fin del arma silente, sin ni si quiera haber empezado; con el cambio de gobierno; y en especial quien llegó al poder el 19 abril de 1970 fue Misael Pastrana Borrero del partido conservador. Para el 18 de junio de ese mismo año la Armada Nacional le presentó el proyecto de adquisición y modernización de la Armada. El gobierno en turno no tuvo ninguna objeción alguna y solo sugirió disminuir los tiempos de entrega.

Para lo cual, se ordenó una visita a las instalaciones navales de Inglaterra, Francia, España y Alemania Federal del 20 junio al 10 de julio de 1970. Esta comisión inspectora estuvo conformada por el Contraalmirante Eduardo Wills Olaya, el Capitán de Navío Francisco Uribe Serrano y el Capitán de Corbeta Julio Roberto Vargas Correa. Esta comisión elaboró un informe exhaustivo sobre reglamentos navales, suministros de repuestos, e instrucción al personal, documentación, planos, depuración de costos, asistencia técnica, prueba y cursos de astilleros.

El Concejo Superior Naval le presentó un informe detallado al Ministro de Defensa sobre sus conclusiones y cuál era la propuesta más viable para los intereses nacionales; esta solicitud fue llevada al Concejo Superior de Seguridad y Defensa Nacional, un organismo de control de más alto valor jerárquico en la toma de decisiones sobre asuntos de defensa nacional.

Se elabora la siguiente acta:

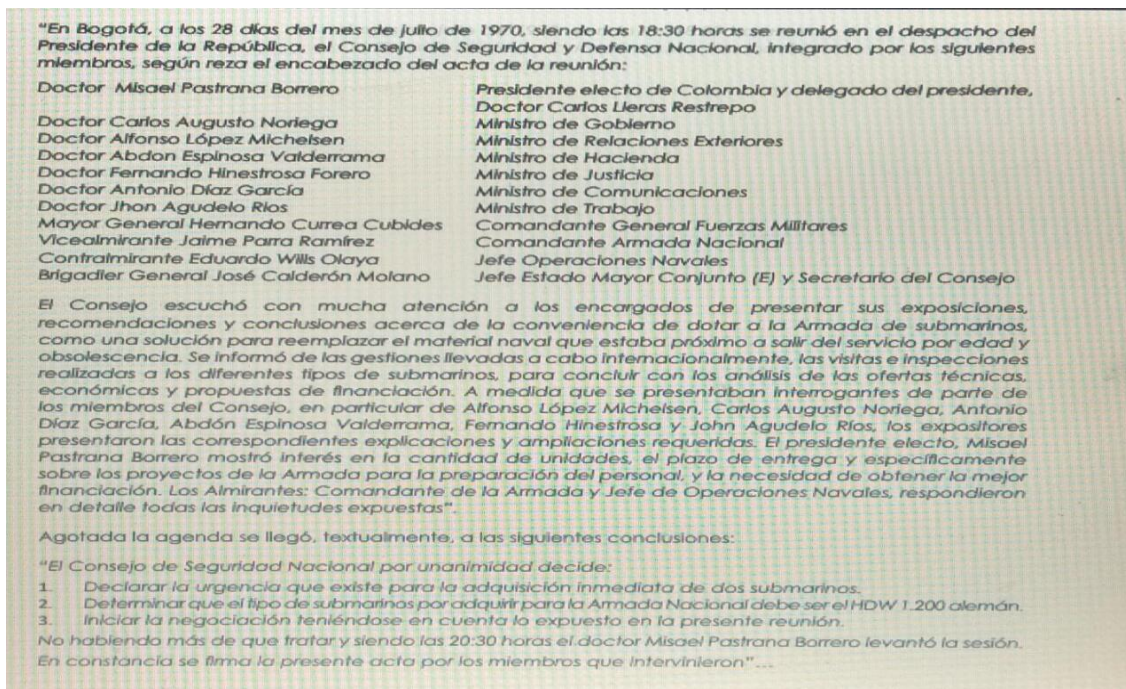


Figura 35: Fuerza Submarina de Colombia 40 años. Armada República de Colombia, abril 2013. [Fotografía]. Acta de adquisición de submarinos.

Como podemos observar de la imagen anterior, el Consejo de Seguridad y Defensa Nacional, la Armada Nacional, el ministerio de Hacienda y Defensa Nacional iniciaron la adquisición de la flotilla de submarinos, se procedió a realizar la contratación con los astilleros de Kiev en Alemania Federal "HDW" y Ferrostal. Ambas partes establecieron el mes de octubre de 1970 para la firma del contrato de dos submarinos oceánicos tipo HDW 1.200.

Esta firma fue llevada a cabo el 12 de noviembre de 1970 entre el gobierno nacional representado en los Ministerios de Hacienda, Defensa Nacional y Crédito Público y las sociedades Ferrostaal Aktiengesells - Chaf de Essen y Howaldtswerke-Deutsche Werft AG de Kiel, República Federal Alemana. El contrato quedó registrado N° 08000. Pero cabe anotar que Alemania sólo podía entregar submarinos a países que pertenecieran a la OTAN. Para poder hacer a un lado esta limitante en términos legales, se acordó que los contratistas vendieran y entregaran al comprador y los dos submarinos en secciones que serían unidas bajo la responsabilidad de los contratistas de acuerdo a las especificaciones y planos y que al levantarse la restricción, se acordaría el astillero donde tendría lugar el trabajo de ensamblaje de las secciones prefabricadas en Alemania Federal así como los trabajos de finalización y alistamiento.

De esta forma la política naval de adquirir dos unidades submarinas oceánicas debía de complementarse con otras dos unidades submarinas tácticas, para un desarrollo operativo y geoestratégico a corto plazo al programa silente perfilado a cubrir las tareas de control y

vigilancia de los extensos litorales colombianos en los dos mares, investigación oceanográfica y seguridad de aguas interiores.

Es de vital importancia resaltar la ayuda suministrada por la Armada peruana a manos del Almirante Manuel Fernández Castro, quien puso a disposición de la Armada Nacional colombiana, la participación del agregado naval en Colombia, el Capitán de Navío (submarinista) Francisco Mariátegui, como asesor en temas técnicos relacionados con Submarinos Oceánicos y la futura preparación de los oficiales y suboficiales colombianos en la Escuela de Submarinos de la Marina de Guerra del Perú.



Figura 36: Fuerza Submarina de Colombia 40 años. Armada República de Colombia, abril 2013. [Fotografía]. Submarino alemán tipo HDW 1.200. Submarino no nuclear más exitoso a nivel mundial 63 unidades bajo contrato. Desplazamiento: 1.180/1.285 m³, eslora: 55,87 metros, manga: 6,20 metros, puntual: 11,386 metros, velocidad: 12/22 nudos, autonomía: más de 30 día, tubos: L/T 8, dotación: 7 oficiales, 27 suboficiales, diseño: profesor Ulrich Gabler IKL de Lübec, Alemania. Archivo fotográfico de la Armada Nacional. Pág. 68

Submarinos tácticos XS-506

Para tal objetivo de obtener nuevos submarinos, la Armada Nacional gestionó visitas a Italia, Alemania Federal e Inglaterra. las propuestas presentadas fueron sometidas al proceso de evaluación y análisis de rigor. Como resultado de la selección, se procedió a escoger la firma COS.MO.S. S.A.S de Livorno (Italia). Fue una propuesta muy sólida y eficaz ante los intereses de la nación, la propuesta italiana, consistió en la obtención de dos submarinos tácticos XS-506 y cuatro lanchas CE2F/X60, equipos, accesorios y entrenamiento de personal y el empleo de los servicios del astillero CONASTIL de la Armada Nacional para el ensamble.

En lo pactado la compañía se obligó a suministrar el material, ensamblarlo en Colombia, entregarlo con sus equipos adicionales, otorgar las garantías de acuerdo con las normas de contratación colombiana, entregar planos de construcción y proveer repuestos y apoyo técnico durante tres años. Se hizo una capacitación del personal por medio de un curso de instrucción teórica y práctica en el manejo y mantenimiento de las unidades SX 506 y CE2F/X60, para lo cual vinieron a nuestro país seis técnicos especializados en la operación y el mantenimiento de las unidades y un instructor de buceo táctico. La Armada destinó dos tripulaciones completas, dos oficiales y dos suboficiales para el programa de mantenimiento. Los cursos fueron programados con una duración de seis meses, más un período de práctica extendida hasta la recepción operativa del material.



Figura 37: Fuerza Submarina de Colombia 40 años. Armada República de Colombia, abril 2013. [Fotografía]. Almirante Manuel Fernando Avendaño Galvis, ex comandante de la Armada Nacional. Pág. 69.

El 11 de agosto de 1971 se desarrolló una reunión que fue precedida por el presidente Misael Pastrana Borrero, el cual otorgó su aprobación mediante la *Resolución Ejecutiva N° 274* del 8 de septiembre de 1971 y entre la cual se concedió autorización a los ministros de Hacienda y Crédito Público y de Defensa Nacional para la contratación de la compañía COS.MO.S S.A.S de Livorno Italia para la adquisición del material aprobado.



Figura 38: Fuerza Submarina de Colombia 40 años. Armada República de Colombia, abril 2013. [Fotografía]. Submarino táctico XS-506, 1972. Construcción italiana. Diseñado y equipado con base en la extraordinaria experiencia de la construcción de este tipo de unidades que obtuvieron rotundos éxitos durante la segunda guerra mundial. Pág. 70.

6.2. La Armada Nacional contra el M-19 en alta mar, El Karina.

Germán Castro Caycedo en su obra *El Karina* y la prensa de la época dan muestra del desarrolló de una batalla en el océano Pacífico entre un buque de la Armada Nacional y un barco pesquero cargado de toneladas de armamento para las guerrillas en Colombia. Esta operación fue liderada por un comando operativo urbano del M-19, el cual era conformado por 4 hombres que nunca habían estado en un barco y mucho menos habían visto el mar, provenían de la región interna del Valle del Cauca y Bogotá. Sin embargo, para operar la navegación del buque se contrataron 4 personas que no hacían parte de la organización del M-19, sólo eran marinos mercantes con experiencia en el arte de la navegación y trabajaban al mejor postor.

Era 1981, un sábado 14 de noviembre, y el comandante del buque ARC Sebastián Belalcázar y el Teniente de Navío Eduardo Otero Erazo, reciben un mensaje a la 1:45 pm del Señor Jefe de Estado Mayor Naval y del Comando de la Armada con información de buque de nombre Karina, que había zarpado de Panamá con destino a punta Chambira en las bocas del Río San Juan con un cargamento de armas para abastecer de armamento a subversivos; y se da la orden de alistamiento con destino a las proximidades de la Isla Gorgona al ARC Sebastián Belalcázar. El único buque de la Armada Nacional con disposición de zarpe era ese remolcador. El resto de barcos modernos se encontraban cumpliendo tareas en sitios remotos y el comando de la Fuerza Naval del Pacífico no tenía otra opción que enviar esta unidad a la mar.



Figura 39: El Karina, Castro Caicedo, German. [Fotografía]. Comandante del buque ARC Sebastián Belalcázar Teniente de Navío Eduardo Otero Erazo. Pág. 294.

El ARC Sebastián Belalcázar se encontraba atracado en la base naval de Buenaventura, Conformado por una tripulación de 80 hombres, con en misiones de patrullaje para el control de contrabando y tráfico de estupefacientes procedentes del sur del continente. En esta guerra de mafias algunas embarcaciones ilegales presentan resistencia armada. En consecuencia la tripulación ya contaba con experiencia en esta clase de rutina.



Figura 40: El Karina, Castro Caicedo, German. [Fotografía]. ARC Sebastián Belalcázar. Pág. 294. 276

La información entregada por la Fuerza Naval del Pacífico al comandante del buque sobre el Karina era la siguiente: (un barco de construcción alemana, colores blanco y negro, nombre Karina, eslora aproximada 50 metros, manga 10 metros, cargado con armas para el M-19) Interceptarlo y llevarlo a puerto. En caso de presentar resistencia, él tomaría la decisión acertada. Dicha información puso a pensar al Teniente Otero de la posibilidad de un enfrentamiento, en tal caso le preocupaba las limitaciones del cañón -su única y a la vez arma principal-. Sólo podía disparar con efectividad si el objetivo estuviera demasiado cerca, los tiros saldrían desviados. Además debía de contar con aguas tranquilas, puesto que la pieza estaba rígidamente sujeta a la cubierta.

Además era noviembre y en esta época del año en el Pacífico generalmente la visibilidad resulta limitada para el mismo radar a causa de la lluvia impetuosa y repentina acompañada de fuertes vientos, que duran poco tiempo. Sin embargo el comandante del buque Teniente Otero no entró en más consideraciones por su experiencia como marino, la cual había enfrentado con éxito diferentes adversidades a bordo del ARC Sebastián Belalcázar.

A las 11:35 zarpó el ARC Belalcázar. Se ordenó que toda novedad debiera de pasar al segundo comandante del buque Teniente de Fragata Fernando Camacho Londoño y este a su vez al Teniente Otero como primer oficial, y sólo él iba a tomar las decisiones de forma directa, y no los oficiales de guardia como era de costumbre. También se embarcó una unidad del Ejército de contraguerrilla conformada por 14 hombres: los tenientes Ramón Díaz Ortiz, Tomás Lombo Becerra, el subteniente Nelsón Cotes Corbacho, cuatro cabos primeros y siete cabos segundos. La tripulación estaba convencida. Todos pensaron que estaban para transportarlos a alguna playa para desembarcarlos, y de esta forma realizar patrullaje de control de contrabando. Hasta ese momento nadie sabía sobre la misión del ARC Sebastián, solo hasta cuando estuvieron en alta mar el comandante del buque le informó a los oficiales y al resto de la tripulación desde el puente de mando el objetivo de la misión: capturar El Karina con cargamento de armas para el M-19. La unidad del Ejército, llegado el momento desembarcarían en El Karina y apresarían a los guerrilleros. Entre las 3:00 a.m. y las diez horas del sábado se requisaron 18 buques de todo tipo, la orden era revisar y abordar todo buque sin distinción.

Al día siguiente zarpó un segundo buque de los muelles de la base naval de Buenaventura: el ARC Calima, nave pequeña. Esta embarcación se encontraba al mando del Teniente de Corbeta Alvaro Duarte, llevando a bordo al general Guerrero Paz, comandante de la brigada del ejército de Cali a un capitán y retirado de apellido Duarte que ocupaba el puesto de Jefe del DAS, en esa sección del país. El ARC Calima navegaba en zafarrancho de oscurecimiento, cuando de pronto se escuchó por la radio en el circuito del puerto-canal 16 por VIH- Calima. *...sabían que el buque del M-19 se llamaba Karina, pero Karina y Calima suenan igual por la distorsión de la radio. Ellos repetían Calima-Calima-Calima y utilizaban una serie de palabras diferentes a las de nuestras claves... Y por radar se captó una serie de tres o cuatro puntos muy pequeños; se verifico por pantalla y constatamos que no se trababa de reflejos falsos.* Se ordenó zafarrancho y la tripulación se alistó, con fusiles M-14, sub-ametralladora MP-5 y unos cohetes anti-tanques enviados por la Tercera Brigada del Ejército. El ARC Calima se aproximó con dirección al lugar y observaron varias embarcaciones. El agente del DAS cogió el megáfono y ordenó que se detuvieran para una inspección. De tal manera las alertó y todas viraron y se dieron a la fuga a todo motor. El ARC Calima inició la persecución, pero al llegar al punto, donde se tocó fondo, se habían desvanecido. Fue la primera y última vez que El Calima tuvo una oportunidad de avistar El Karina.

A las 7:39 pm en el ARC Sebastián Belalcázar, el técnico radarista Manuel Gómez, informó que en la pantalla se detectó una embarcación. El oficial al mando ordenó tomar marcación, distancia y con la rosa de maniobras se estableció la velocidad, el rumbo y el punto de mayor aproximación al objetivo. Tres minutos después se volvió a tomar marcación y distancia y se repitió la operación. A las 8:10 pm se ubicó la embarcación, los vigías estuvieron pendientes de hacer contacto por proa, se apagaron luces y se navegó en

zafarrancho de oscurecimiento y de combate. A las 8:37 de la noche, la embarcación se encontraba a 800 yardas, no se veía nada por la neblina y encendimos los reflectores de destello. lo primero que se vio en la proa fue Karina, pintado en una especie de barniz fosforescente.-dijo el segundo al mando mirando al comandante: Aquí los tenemos.

La tripulación del Karina, hasta ese momento creía que podían ser funcionarios de la Aduana, pensaban tranzarlos con cincuenta mil pesos; pero si era la policía, los iban a dejar llegar y abrirían fuego. Sin embargo, antes de poder reaccionar, el ARC Sebastián abrió fuego de advertencia, y ordenó detenerse. El Karina emprende la marcha con motores a toda velocidad, el ARC Sebastián dispara de nuevo en el mismo rumbo a una distancia de 900 yardas. A partir de ese momento empezó una persecución y un fuego abierto en alta mar. Desde los dos buques se abrió fuego sin descansar, los guerrillero del M-19 tenían miles de cargadores regados en sus puestos de proa y puente de mando; apenas descargaban la munición en un fusil cogían otro para evitar que algún fusil se sobrecalentara en la boca de fuego o trompetilla. El Karina llevaba toneladas de fusiles FAP con cargadores y munición calibre 7,62; este fusil poseía un alcance efectivo de 600 metros y máximo de 800 metros.

A las 8:55 de la noche El Karina inicia aproximación por el costado de estribor con la intención de investir al ARC Sebastián Belalcázar, y de tal forma que las dos embarcaciones se hundieran; los comandos del M-19 habían recibidos órdenes del propio comandante Jayme Bateman Cayón de no entregar las armas si era necesario hundir el barco. Este pequeño puñado de hombres que poseían una gran experiencia en tácticas y estrategias urbanas no se iba a rendir tan fácilmente, y mucho menos entregar el armamento. La tripulación de la Armada cree que se van a detener y dejarán que los aborde para la inspección; cuando se dan cuenta a pocos metros que es un intento de colisionar los dos buques, el comandante del ARC Sebastián. Ordena parar las 4 máquinas, no un tercio ni dos, sino full atrás, que estaban funcionando a toda y en línea. Los dos buques pasaron el uno al otro de frente; pero lo peor no terminaba, ya que El Karina pasó justamente al frente del buque de la Armada y pudo ver de todo su armamento un solo cañón; incluyendo donde estaban puesto los hombres en posición de tiro y el rifle M-14 que usaban. De tal forma El Karina pudo emparejar el combate y a partir de ese momento, fue un enfrentamiento más parejo.

En el momento que El Karina pasó por la proa al ARC Sebastián, el cañón de este perdió su ángulo de disparó. Quienes manejaban esta pieza se encontraban sin ningún tipo de defensa o blindaje, ya que el cañón era muy viejo; en otro buque de la Armada no hubiera existido este tipo de dificultad. Uno de los sub-oficiales encargados del cañón Fabio Restrepo (ronzador) fue herido, al bajarlo a enfermería se le pudo contar 4 agujeros. Sobre el manejo de este cañón lo usual es que se ha maniobrado por ocho hombres, sin embargo el oficial a cargo de esta pieza, ordenó solo que se quedaran tres hombres, un (ronzador) que ronza desplazándolo hacia los lados, un (elevador) que eleva la mira hacia arriba y abajo. Estos

dos debían de emparejar la mira que era una cruz en el centro, pero la mira desaparece en la noche; mas el cabeceo del barco para mantener la mira firme al objetivo, tampoco existía una comunicación directa al puente de mando y tocaba esperar que subiera y bajara un oficial para mantenernos informado de la ruta del objetivo. Un tercer hombre se encargaba de ingresar la munición al cañón y de mantener fría la pieza con agua, porque existía el alto riesgo de que pudiera explotar. Se dispararon aproximadamente 7 tiros, el número ocho fue el más crítico porque el cañón había alcanzado su límite de temperatura de los 96°, y esa pieza podía estallar. El comandante del buque ordeno detener esa maniobra.



Los oficiales del Ejército le solicitaron al comandante del buque si podían probar unos cohetes o rockets que traían, y como el Karina había perdido bastante propulsión por el cañonazo y parecía moverse lentamente, dieron la autorización. Pero como es un arma con poca precisión por tratarse de ser portátil la cual carece de apoyo al momento de abrir fuego, el éxito depende de la persona que lo maneja. Para esto fue necesario maniobrar el buque para colocarnos en una posición favorable al tirador. Uno de los rockets dio en la zona del timón, este arma que es de uso anti-tanque creó una temperatura altísima en el puente de mando del Karina. Llevaban los dos buques dos horas de combate y la impetuosa y decidida resistencia que arrojaron los hombres del M-19 continuaba sin descanso; sin timón ni máquina, era cuestión de tiempo de un abordaje; los guerrilleros decidieron hundir el barco como fuera, llevaban C-4 pero no faltaban los estopines para hacer estallar los explosivos. Intentaron de quemar el barco con ACPM y trapos pero todo estaba mojado por las olas; empezaron abrir huecos disparando con los fusiles FAP para hundir el Karina.



Figura 42: El País (1981) El caso del Karina. [Fotografía]. Cañón del ARC Sebastián Belalcázar. Pág. 1.

Fueron cuatro horas de duro combate, donde el ARC Sebastián Belalcázar con su experimentada tripulación golpearon 4 veces el Karina de forma contundente y decisiva para su hundimiento, a su vez el ARC Sebastián Belalcázar tenía por lo menos 200 impactos. Fue tan intenso el combate que a la madrugada la tripulación de la Armada se vino acordar de su mascota, un perro llamado Sebastián y que siempre los acompañaba en sus misiones; cuando lo empezaron a buscar por todo el buque, lo encontraron en el cuarto de máquinas, escondido debajo de un motor. Nadie se explica cómo hizo para llegar hasta allá pues sus escaleras que conducen al fondo son muy resbalosas y muy empinadas.

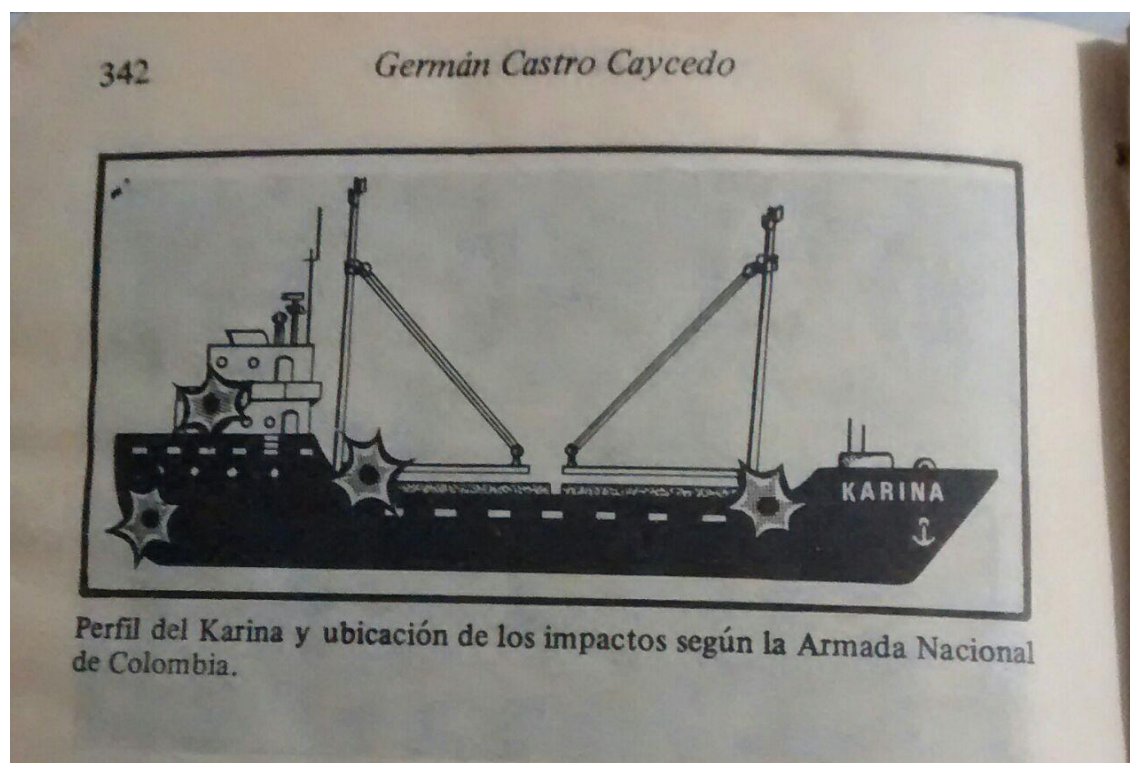


Figura 42: El Karina, Castro Caicedo, German. [Fotografía]. Perfil del Karina y ubicación de los impactos según la Armada Nacional de Colombia. Pág. 342.

Los guerrilleros del M-19 pudieron saltar por la borda antes de hundirse el Karina, estuvieron naufragando un buen tiempo, pero ante el temor de los tiburones y el cansancio del combate, sumándose de una posible hipotermia decidieron pedir ayuda y gritar para ser escuchados, un oficial de la Armada ordeno: ¡suban los náufragos a cubierta;



Figura 43: El Karina, Castro Caicedo, German. [Fotografía]. De izquierda a derecha, Fernando Erazo Salvador, Héctor Gonzáles y Jairo Rubio. Foto del Servicio de Inteligencia Naval de Colombia. Pág. 341.

EL SIGLO
La otra opinión de los colombianos
Fundadores: Laureano Gómez - José de la Vega.

Año XLV. Número 15.018
Edición de 16 páginas. Valor \$ 12.00
Tarifa Postal: Reducida 75% de la Administración Postal Nacional. Porio: Págedo
Gerente: Alvaro Sanclemente Borrero
Relaciones Públicas: Elina de Omalia
Jefe de Circulación: Alvaro Molina Páez

FLASH
Desaparecido avión militar

Un avión de entrenamiento militar desapareció ayer, cuando realizaba un vuelo sobre la base aérea de "Páez" y la escuela "Marzo Fidel Suárez", de Cali.

El avión tipo "T-34" de la Fuerza Aérea estaba tripulado por un oficial y un estudiante de la misma unidad.

El comando de la escuela "Marzo Fidel Suárez" se intentó de informar sobre el hecho, pero en otros medios se dijo que el avión desaparecido es de matrícula FAC 310.

Desde el momento que se declaró en emergencia el avión de la "FAC", varias aéreas realizaron vuelos de reconocimiento tratando de localizar el aparato.

El HK310 forma parte del equipo que adquirió recientemente la Fuerza Aérea para modernizar sus centros de entrenamiento.

EL CANCELIER Carlos Lemos Simmonds, aseguró que el gobierno no tiene

Hundido en el Pacífico barco con armas para M-19
En Caquetá hieren a comandante militar

La entrada al país de un gigante, co arsenal que vendría destinado a aumentar la capacidad bélica de la guerrilla colombiana, habría sido frustrada ayer cuando unidades de custodia marítima de la Armada Nacional hundieron en aguas del Pacífico un buque de bandera hondureña cargado al parecer, con armas para el M-19.

La embarcación centroamericana "Carina", se hundió tras un intenso combate planteado por su propia tripulación que respondió con fuego pesado una orden de "alto" prove-

niente del remolcador "Pascual de Andagoya" de la Fuerza Naval del Pacífico.

El enfrentamiento se produjo a pocas millas de la costa pacífica y durante el mismo fueron sueltos cuatro tripulantes hondureños y capturados tres más. Un teniente, un suboficial y tres infantes resultaron heridos.

Fuentes de la armada confirmaron que el buque fue interceptado cuando violaba las aguas territoriales, estaba cargado con una gran canti-

dad de armas y material explosivo, y aseguraron que los capturados confesaron que la remesa venía dirigida al M-19, aunque se aguarda de entregar de inmediato mayores informes sobre el particular.

Extraterritorialmente se dijo que dos de los ocupantes capturados de la embarcación son de nacionalidad colombiana e integrantes de una columna insurgente, encargada de establecer un puente de contacto entre el gobierno cubano y los cua-

(Pasa a la página 3)

TASAS DE DESEMPLEO

Gráfico de líneas que muestra las tasas de desempleo en Colombia desde septiembre de 1978 hasta septiembre de 1981. El eje vertical representa el porcentaje de desempleo (0% a 12%). El eje horizontal muestra los meses (Sept, Mar, Sept, Mar, Sept, Mar, Sept). La línea roja indica la tendencia general, que muestra una disminución en las tasas de desempleo a lo largo del período.

Baja la tasa del desempleo en el país

El desempleo en Colombia llegó a su más bajo nivel durante el mes de septiembre, con una tasa de 8.1 por ciento, más baja que en varios países europeos. Este nivel es el menor de los últimos cuatro años. El gráfico muestra el comportamiento de la desocupación desde septiembre de 1978.

Figura 44: El Siglo (1981). Hundido en el Pacífico Barco con Armas para el M-19 [Fotografía]. Pág. 1.

Este suceso entre la Armada Nacional y el M-19 figura dentro de los hitos más sobresalientes en combates contra las organizaciones guerrilleras en el mar, desde que incursionaron en sus proyectos como guerrillas. También personifica la utilidad y destreza de la armada ante la población civil que se puede apreciar mediante la prensa.

BIBLIOGRAFÍA

- CN. (R) Enrique Román Bazurto. Avatares de la Escuela Naval de SUBOFICIALES A.R.C. “Barranquilla” Setenta y Cinco Años de Historia 1934 – 2009.Editorial Armada Nacional. Colombia, abril 2009.
- Jaime Duarte French. Los tres Luises del Caribe, ¿Corsarios o libertadores?. El Ancora Editores. Bogotá 1988.
- Álvaro Valencia Tovar, y Jairo Sandoval Franky. “Tropas Para “Defender Corea”, COLOMBIA EN LA GUERRA DE COREA, La historia secreta. Editorial planeta, Bogotá, 2001.
- Loida Niño Franco. La Armada Nacional en el Pacífico, FERIVA S.A. Colombia, 2012.
- Comisión Nacional del Océano. El océano en las Ciencias Naturales y Sociales Espacio vital en la evolución de la humanidad de Colombia, Unidad 9. El océano en la historia de Colombia. Dígitos Diseños Industria Gráfica Ltda. Colombia 2011.
- Antonio Cacua Prada. CORSARIOS EN LA INDEPENDENCIA Y FORMACIÓN DE LA ARMADA NACIONAL. SEXTA PONENCIA. S.F.
- Capitán de navío Ricardo García Bernal, en UNA VISION DE LA HISTORIA DE LA ARMADA DE COLOMBIA. Oficina Consejo de Historia Naval de la Armada Nacional. 2009.
- Capitán de Navío (R) Román Bazurto Enrique, “El conflicto colombo peruano y el resurgimiento de la Armada Colombiana”, Análisis Histórico del Desarrollo Marítimo Colombiano.Editorial Ministerio de Defensa. 2001.
- Capitán de Navío (R) Jaime Sánchez Cortez en su obra Colombia y el Océano Una visión prospectiva de Cara al Tercer Milenio, FF.M.M, Bogotá, 2001.
- Ernesto Hernández B. Capellán Castrense. Colombia Korea, Fuerzas Armadas. 1953.
- CN (R.) Ricardo García Bernal. Historia de la Armada Nacional. 2009.
- CN. (R) Enrique Román Bazurto. Conflicto colombo- Amazónico, Historia de la Armada, “análisis histórico del desarrollo marítimo colombiano”. 2001.
- Base naval ARC “MALAGA” un propósito nacional. Armada Nacional de la Republica de Colombia. 2001.
- Aviación naval, a las sobre las nubes. Armada Nacional de la Republica de Colombia. 2011

- Alberto Donadio. La Guerra con el Perú. Editorial Planeta Colombiana Santafé de Bogotá D.C. 1995.
- Skladowska, Barbará. Los nombres de la patria en la guerra de Corea, 1951-1953 ocaso de un mito, La retórica para inspirar. Imprenta Universidad de los Andes Facultad de Ciencias Sociales-CESO Departamento de Historia. 2003.
- Fuerza Submarina de Colombia 40 años. Armada República de Colombia, abril 2013.
- Edgar Perez Morales. El gran diablo hecho barco, corsarios, esclavos y revolución en Cartagena y el gran Caribe 1791-1817. Universidad Industrial de Santander. Colección Bicentenario. Bucaramanga. 2012.
- Almirante Grau Araujo, Rafael. Apuntes para la Historia de la Armada Nacional. Armada Nacional.
- German Castro Caicedo. El Karina. Editores Colombia Ltda. Bogotá, Colombia.
- Roberto M. Tisnes. La independencia en la Costa Atlántica. Volumen CXXXIV. Editorial Kelly. Bogotá. 1976

WEBGRAFÍA.

- Capitán de Navío (R) Román Bazurto Enrique, Página WEB: Universidad del Norte, Historia Caribe Volumen I, N°2, 1966, Tomado de:
<http://ciruelo.uninorte.edu.co/pdf/BDC92.pdf>, Consultado: domingo 28 octubre 2015.
- Armada Nacional, Escuela de Formación de Infantería de Marina. Tomado de:
<http://www.efim.edu.co/quienes-somos/historia>
- Jorge Terzago Cuadros, Revista Marina, Tomado de:
<http://www.revistamarina.cl/revismar/revistas/2006/1/terzago.pdf>

FUENTES HEMEROGRÁFICAS

- Periódico: A la Mar, *“Escuela Naval de Suboficiales ARC “Barranquilla” 75 años sirviendo a la Patria y formando hombres de mar”*, 2009, número 96, Armada Nacional.
- Periódico: El Crisol, *“ARMAS BARCOS Y AVIONES DE ESTADOS UNIDOS, NEGOCIA AHORA EN COLOMBIA”*, Cali-Colombia, jueves junio 12 de 1952. También se puede consultar el artículo en este mismo periódico, *“COLOMBIA ADQUIRIO UNA GRAN NAVE SUBMARINA”* Cali-Colombia, domingo Febrero 28, 1954.
- Periódico: Relator, *“APOTEÓSIKO RECIBIMIENTO BATALLÓN COLOMBIA”* viernes 26 de Noviembre de 1954.
- Periódico: El Crisol, *“los peruanos comienzan a sentir el frío de su inevitable derrota”*. Cali, Colombia, 3 de Noviembre de 1932. También se puede consultar el artículo en este mismo periódico, *“Con la llegada de la escuadra naval colombiana al amazonas se inicia la guerra”* Cali-Colombia, Noviembre 10 de 1932. También *“Empiezan a llegar los elementos de guerra pedidos al exterior”* Cali-Colombia, Diciembre 1 de 1932. También *“Diez aviones de guerra saldrán para el amazonas a escoltar la flota naval”* Cali-Colombia. Enero 5 de 1933.
- Periódico: El Crisol, *“No es verdad que el crucero “Barranquilla” haya sufrido daños”*, Cali-Colombia, febrero 19 de 1933. También se puede consultar el artículo en este mismo periódico, *“El buque de guerra Boyaca, antiguo Bridgetown zarpo para Colombia”* Cali-Colombia, Octubre 27 de 1932.
- Periódico: El país, *“Investigan origen del buque hundido, Colombianos, los tripulantes”*, Cali-Colombia, Martes 17 de Noviembre de 1981. También se puede consultar en este mismo periódico, *“El caso del Karina, Se pedirá ayuda a EU. para recuperar armas”* Cali-Colombia, Miércoles 18 de Noviembre de 1981.
- Periódico: El Siglo, *“Hundido en el Pacífico barco con armas para M-19”* Bogotá-Colombia, Lunes 16 de Noviembre de 1981. También se puede consultar en este mismo periódico el artículo, *“En Panamá fue camuflado barco hundido con armas”* Bogotá-Colombia, Miércoles 18 de Noviembre de 1981.
- Periódico: El País, *“La Armada hunde Barco con armas”* Bogotá-Colombia, Lunes 16 de Noviembre de 1981.