

No. 82

VOL. XXVIII

Enero, Febrero, Marzo y Abril

1976

La Revista de las Fuerzas Armadas es órgano de divulgación del pensamiento militar y civil sobre aquellos aspectos, que en una u otra forma tengan relación con los problemas de la Defensa Nacional.

*** * ***

Se autoriza la reproducción de los artículos editados, siempre que se haga mención de la Revista de las Fuerzas Armadas.

*** * ***

Las ideas o tesis expuestas por los autores de los estudios que se publiquen serán de su exclusiva responsabilidad y no reflejan necesariamente, el criterio de los Altos Mandos.

**RESOLUCION DEL MINISTERIO DE GOBIERNO No. 360
DE ABRIL 22/68**

Director Editorial:

Mayor General ALFONSO RODRIGUEZ RUBIANO

TARIFA PARA LIBROS Y REVISTAS No. 128

DE LA ADMINISTRACION POSTAL NACIONAL

NIT 60015713

EDITADA

BAJO LA DIRECCION DEL COMANDO GENERAL

DE LAS FUERZAS MILITARES

DE COLOMBIA

Oficinas: Circulación, Suscripciones, Colaboraciones, Publicidad,

Carrera 6a.-A No. 51A-96 - Teléfono 48 34 80/81

Apartado Aéreo 024132

CONTENIDO

	PAGINA
Saludo a la Fuerza Aérea Colombiana.	
General Federico Rincón Puentes	3
Despedida de las Fuerzas Militares.	
General Alvaro Herrera Calderón	7
Saludo del Comandante General de las Fuerzas Militares.	
General Carlos Arturo Lombana Cuervo	11
Nuevos Conceptos sobre Defensa.	
Teniente Coronel Hernando Zuluaga García	17
La Defensa Nacional: Una Misión Conjunta	
Capitán de Corbeta Alberto Charry Samper	27
Merecido Homenaje a un Soldado Héroe de la Independencia.	
Coronel (r) Manuel Agudelo G.	35
Comentarios al Código de Justicia Penal Militar — I Parte.	
Capitán Abogado Jaime Quevedo Encinales	49
Piratería Aérea?	
Doctor Leonel Olivar Bonilla, Magistrado	53
Los sujetos activos del Delito en la Jurisdicción Penal Militar.	
Doctor Guillermo Rodríguez Bohórquez	65
“La Escuela de Jefes” — II Parte.	
Mayor Manuel Antonio Moreno Parra	73
Los Valores y la Estrategia Corporativa.	
E. M. Amador Barriga	81
Que es el Paracaidismo en Caída Libre.	
Capitán Camilo Gómez Garzón	87
Sistema Colombiano de Investigaciones Marítimas.	
Dirección General Marítima y Portuaria	97
La Navegación Espacial.	
Capitán de Fragata Gabriel Díaz Rodríguez	109
Toxoplasmosis.	
Doctor Jaime Pinillos Reyes	123
La Carretera Marginal de la Selva.	
Teniente Coronel Iván Francisco Rodríguez Muñoz	129
Sección Bibliográfica.	
León Jaime Zapata García	141

Saludo

a la Fuerza Aérea Colombiana

Al celebrarse el 57º aniversario de la Fuerza Aérea Colombiana, que conmemora a la par el sacrificio heroico del Gran Capitán ANTONIO RICAURTE en la magna epopeya de la emancipación americana, el mejor homenaje que puede rendir el Comandante de la Institución es el de reafirmar el entusiasmo y la decisión que asisten la conciencia e inspirar la voluntad de todos quienes formamos este pilar aeronáutico de la Patria, para proseguir en el sendero de rectitud y de pujanza por el que se ha transitado a través de más de medio siglo de su gloriosa existencia, unidos en un solo sentimiento y en un mismo anhelo.

No puede, ciertamente, pensarse en que las circunstancias de los tiempos actuales permiten que la inmensa responsabilidad que nos compete dentro de la organización militar de la República pueda cumplirse con criterio de facilidad o, al menos, sin mayores obstáculos. La época que nos ha correspondido se caracteriza ahora por serias incidencias en todos los campos de las actividades nacionales. El presente, con todas sus dificultades, nos exige la decisión irrevocable de luchar con denuedo y sin claudicaciones por el porvenir de la nación. Nos reclama preparación adecuada y disciplina a toda prueba. Nos demanda el más firme espíritu de cohesión y un esfuerzo sostenido para la realización eficaz y fecunda de nuestra tarea en bien del país.

Los constantes y sorprendentes avances logrados por la ciencia aeronáutica han complicado en sumo grado los programas de defensa nacional. La era de la aviación moderna exige a los pueblos del mundo gastos y sacrificios, que apenas unos pocos están en capacidad de atender pero ante los cuales el sentimiento del honor nacional impide vacilar. Es por eso que el Gobierno de Colombia, a través de los últimos veinticinco años y muy especialmente en el más reciente decenio, compenetrado de este impostergable deber, se ha preocupado por proveer a nuestra Fuerza Aérea al menos de los más indispensables medios para el cumplimiento de su misión constitucional.

A nuestro reconocimiento por tan ingente esfuerzo debemos agregar la honrada comprensión y aceptación de las limitaciones económicas, muchas veces insalvables, que en ocasiones afectan el pleno ejercicio de nuestro deber.

Consagrados a los ideales patrióticos en un plano superior y a plena conciencia del compromiso que tenemos adquirido, y de cuanto representa la confianza en nosotros depositada como garantía de la seguridad y de la integridad nacional, compensaremos con grandeza de espíritu tales limitaciones y seremos más dignos de la gratitud y del aprecio de nuestros compatriotas.

Estas reflexiones son las que han de vigorizar en esta fecha de tan hondo significado nuestra determinación de responder dignamente a los anhelos nacionales, las que alisten en todo tiempo nuestra acrisolada vocación de soldados del aire y las que fortalezcan nuestro orgullo de servir a la Patria.

Como Comandante de la Fuerza Aérea reitero en este Día el reconocimiento institucional a cuanto sus hombres de ayer y de hoy realizaron y están llevando a cabo por impulsar el desarrollo y acrecentar la grandeza de la Aviación Colombiana.

General FEDERICO RINCON PUENTES,
Comandante Fuerza Aérea.



General
ALVARO HERRERA CALDERON

Despedida

de las Fuerzas Militares

Al entregar en el día de hoy el cargo de Comandante General de las Fuerzas Militares, por retirarme del servicio activo a solicitud propia, presento a los señores Oficiales Generales, Oficiales de Insignia, Oficiales, Suboficiales, Alféreces, Cadetes, Guardiamarinas, Soldados y Personal Civil que forman parte de la Institución castrense, mi más cordial saludo de despedida.

Con especial satisfacción debo reconocer en esta oportunidad, que las delicadas y complejas misiones que le competen a las Fuerzas Militares han sido cumplidas con pleno éxito. Y ello se debe, sin duda alguna, al destacado sentido del cumplimiento del deber y al acendrado patriotismo que siempre ha distinguido a todo el personal que las integran.

Debo, sin embargo, ser realista al afirmar que aún no han cesado los motivos que intranquilizan el diario vivir de nuestros conciudadanos y antes, por el contrario, se aprecia que nuevas circunstancias estimulan el desorden y la violación de la Ley. Por tal motivo, bien comprendo que las Fuerzas Militares tienen por delante una ponderosa tarea la cual, estoy seguro, sabrán afrontar con decisión y acierto como lo han hecho a lo largo de su historia. Así lo deseo.

Para todos los compañeros de armas y demás personal del Comando General, del Ejército, de la Armada y de la Fuerza Aérea, mis sinceros agradecimientos por la leal y

eficiente colaboración que me prestaron durante mi Comando y hago propicia esta ocasión para hacerlos extensivos a todos los que así procedieron para conmigo a lo largo de mis treinta y nueve años de servicios continuos a la Institución y a la Patria.

Es motivo de complacencia para mí entregarle el mando de las Fuerzas Militares a mi amigo el señor General CARLOS ARTURO LOMBANA CUERVO, distinguido jefe cuyas destacadas ejecutorias, sumadas a sus condiciones personales y profesionales, son la mejor garantía de que la Institución Militar continuará por los senderos de progreso, dentro del marco de la Constitución y Leyes de la República. Para él mis mejores votos por los éxitos en su gestión.

Por último, y con mi especial afecto, les deseo a todos y cada uno de quienes sirven en las Fuerzas Militares, ventura personal, en unión de sus distinguidas y apreciables familias.

Su hasta hoy Comandante General les estrecha la mano.

General ALVARO HERRERA CALDERON.



General
CARLOS ARTURO LOMBANA CUERVO

Saludo del Comandante General

de las Fuerzas Militares

Al asumir el cargo de Comandante General de las Fuerzas Militares de Colombia, por honrosa designación del señor Presidente de la República y de su Ministro de Defensa, es para mí particularmente grato presentar a los señores Comandantes del Ejército, de la Armada y de la Fuerza Aérea, a los señores generales y oficiales de insignia, a los señores oficiales superiores y subalternos, a los suboficiales y soldados, a los alféreces, guardiamarinas y cadetes, al personal civil de la Institución y a sus queridas familias, mi cordial saludo y mis congratulaciones por el éxito alcanzado en el cumplimiento de la misión que la Patria nos ha confiado como centinelas insomnes de su pasado, de su presente y de su porvenir.

Máximo honor para este modesto soldado, cuya vida desde la más temprana juventud y desde los claustros de esta Escuela Militar de Cadetes, ha estado consagrada al servicio de Colombia, es recibir el encargo de comandar las Fuerzas Militares que son honra y prez de la República, sostén de sus instituciones, custodia de su integridad y garantía de la paz y de la tranquilidad ciudadanas. Here-deras de las gloriosas tradiciones nacionales y nacidas como expresión patriótica de libertad y soberanía en los albores de la Independencia, su derrotero en la vida republicana del país, ha estado señalado con los signos de abnegación, de disciplina, y de lealtad indefectible a los principios que nos identifican como pueblo creyente en Dios y en los valores de la dignidad humana, amante de la paz y de la libertad y

defensor del derecho como base de nuestro sistema. Ser soldado de la República, para consagrarse por entero al servicio de sus conciudadanos, conlleva la obligación de merecerlo.

Suceder en el mando de la Institución al señor general ALVARO HERRERA CALDERON, por su decisión de retirarse del servicio activo, después de 39 años de pulquérrima vida consagrada por entero a sus deberes profesionales, es contraer un difícil compromiso de superación en el cumplimiento del deber. Hombre de firmes convicciones, egregio soldado, virtuoso ciudadano, eximio y ponderado comandante, extraordinario compañero, trabajador infatigable, ejemplar jefe de hogar, dinámico y pulcro administrador, su paso por la noble carrera de las armas deja huellas imperecederas, ejemplos dignos de imitar, enseñanzas que seguir y derroteros para transitar. Al abandonar nuestras filas para regresar al seno de la sociedad civil, las Fuerzas Militares de Colombia inclinan sus pendones ante el eminente soldado que, en las diferentes posiciones de responsabilidad que le fueron confiadas a lo largo de su fructífera vida castrense, supo brindar toda su capacidad, todo su entusiasmo, todas sus virtudes y toda su lealtad para propender por su engrandecimiento. La patria agradecida lo contempla con admiración y reconocimiento, como hijo dilecto que ha cumplido su tarea más allá del deber.

La nación colombiana debe y puede estar plenamente segura de que las Fuerzas Militares no serán tolerantes con ninguno de sus miembros cuando mancille su honestidad, la pureza de su tradición y la grandeza de su causa y colaborarán y facilitarán las investigaciones pertinentes, por que son diáfanos sus actuaciones institucionales y ajustadas a los más estrictos principios y regulaciones; pero al mismo tiempo y de acuerdo con lo estipulado por la ley, serán explícitas en solicitar ante las autoridades competentes su aplicación contra quién o quienes irresponsablemente hayan lanzado especies que vulneren la honra de sus integrantes, sin fundamento y por propósitos palmariamente concebibles. Esta posición es clara, terminante e irreducible.

Las Fuerzas Militares continuarán siendo el baluarte primario y escudo protector opuesto a todos los propósitos que atenten contra los valores más altos de la nacionalidad y que se orienten hacia una Institución cohesionada por la identidad de sus propósitos, la fe indeclinable en el destino afortunado del país y la obediencia entusiasta y consciente de su reglamento, que hace de la lealtad la mejor garantía de supervivencia de los principios tutelares que rigen el Estado de Derecho, por el cual nuestra Patria traza su meta y establece una identidad propia en su condición soberana dentro de la sociedad de pueblos libres de la tierra. Jamás claudicarán y nada limitará el cumplimiento de su deber en el mantenimiento y preservación del orden y la libertad.

Así entendemos nuestra misión, la aceptamos con positiva fe y dedicación sin eclipses, por la dificultad que va envuelta en su cumplimiento y con la abnegación y el sacrificio acostumbrados por cada uno de sus miembros. La realizaremos como una obligación que no finca su poderío en un arsenal bélico de grandes proporciones, sino que se afianza en su estructura moral, en la convicción de una recta formación, en la práctica de las virtudes ciudadanas y en el valor incomparable del soldado colombiano, ya que la hora presente no admite dudas ni vacilaciones entre la anarquía y el orden, entre la violencia y la paz, entre la libertad y el despotismo.

Animado del más profundo sentimiento de afecto, presento a los señores generales y oficiales de insignia, a los señores oficiales y suboficiales en retiro, y a todo el personal de la reserva mi caluroso saludo y la reiteración del agradecimiento de la Institución y de la Patria por los invaluables servicios que a lo largo de su meritoria carrera militar supieron brindarle con abnegación y dedicación constantes. Las Fuerzas Militares nunca olvidarán el paso de estos meritorios soldados que dieron lustre a la República y que con su capacidad, férrea voluntad y espíritu de sacrificio colaboraron decisivamente en el engrandecimiento de Colombia y en el fortalecimiento de sus instituciones.

En este momento de especial trascendencia en mi vida, con mi mente en Dios, reitero ante las Fuerzas Militares mi confianza absoluta en su lealtad a Colombia y en su capacidad para defenderla, de cualquier peligro que nuble su horizonte y mi voluntad indeclinable de continuar consagrado a su servicio, con fe, esperanza y decisión inquebrantables.

*General CARLOS ARTURO LOMBANA CUERVO,
Comandante General de las Fuerzas Militares.*

ESTUDIOS MILITARES

En esta sección:

Nuevos Conceptos
Sobre Defensa.

La Defensa Nacional:
Una Misión Conjunta.

I. INTRODUCCION

Por considerarlo de interés para los señores Oficiales del Ejército y como uno de los aspectos derivados del curso que tuve la fortuna de adelantar recientemente en los Estados Unidos de América, me propongo informar sobre los conceptos que se debaten actualmente para enfrentar el ataque potencial de un enemigo con superioridad en medios de combate. Aprecio como de suma importancia este aspecto, toda vez que la situación de las Fuerzas Militares Colombianas en cuanto a dotaciones de material y equipo puede colocarlas en condiciones similares ante una agresión externa, con el ingrediente muy conocido de todos referente a la sobre-extensión de nuestros frentes en los teatros de operaciones.

La metodología que utilizaré para la transmisión de los conceptos incluye una secuencia en lo posible ordenada sobre la filosofía de los conceptos y sus implicaciones en tópicos como la misión, aplicabilidad de fundamentos, organización y conducción de la operación defensiva. Pero antes de entrar en materia conviene expresar que con diferentes nombres como la "Defensa Orientada" o "Defensa de Archipiélago" o "Defensa Integrada" se han venido estructurando los nuevos conceptos defensivos y, como de todos pretendo derivar lo más significativo y coincidente, las referencias particulares a ellos sólo se harán cuando por claridad y distinción sea indispensable.

Nuevos Conceptos sobre Defensa



Teniente Coronel
HERNANDO ZULUAGA GARCIA

II. DESARROLLO

1. Filosofía General de los nuevos conceptos Defensivos:

En razón a que la naturaleza de la agresión enemiga prevista es la base fundamental para moldear la forma de defensa, una serie de teorías se han esbozado para abocar el hecho reconocido por los aliados occidentales en el Teatro Europeo referente a la superioridad que en caso de agresión tendrían las fuerzas del bloque soviético, especialmente en cuanto a efectivos, tanques, artillería y apoyo aéreo táctico. Estas teorías se concretan a continuación, así:

Teniente Coronel

HERNANDO ZULUAGA GARCIA

Egresado de la Escuela Militar de Cadetes como Oficial de Artillería el 20 de julio de 1936.

Los cargos más importantes que ha desempeñado son:

Oficial de Operaciones del Dpto. E-3.

Jefe de los Liceos del Comando Ejército, Edecán del señor Presidente y Jefe Sección Seguridad Casa Militar.

Ejecutivo y 2º Comandante de los Batallones Guardia Presidencial y La Popa.

Jefe Sección Contra-inteligencia del Dpto. E-2, Jefe Oficina de Información de la Secretaría General del Ministerio de Defensa y actualmente Comandante del Batallón Palacé.

Le han sido impuestas las Condecoraciones de: José María Córdoba, Antonio Nariño, Francisco José de Caldas y las medallas de 15 y 20 años.

a. Defensa de Archipiélago.

Como condensación de algunos conceptos expresados por el Mayor General Británico J. F. C. Fuller, en 1944 se publicó una serie de artículos titulados "Tanques y Antitanques", que hacían referencia a la defensa contra un ataque blindado e involucraban su teoría de "Sistema de Defensa de Archipiélago", en contraposición a la doctrina de defensa móvil y defensa de área, estructurada con base en las siguientes premisas:

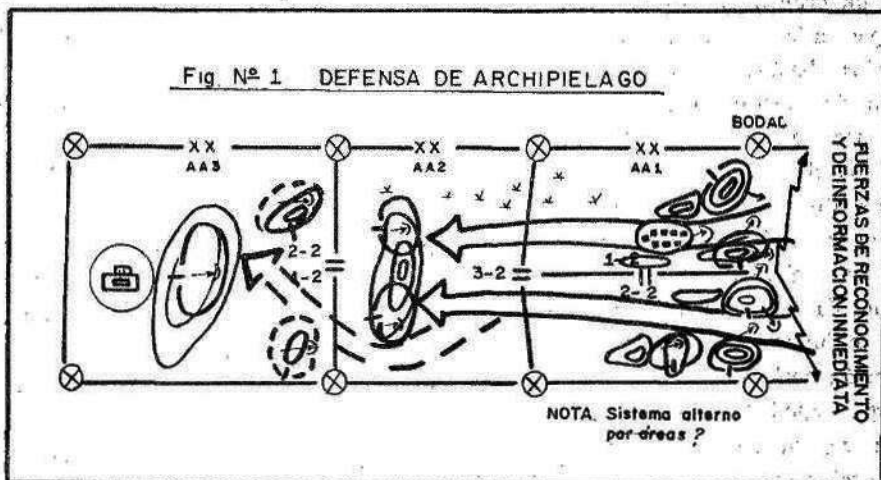
(1) No es posible organizar defensas lineales con suficiente poder antitanque a lo largo de todo el frente, porque este sistema no permite la capacidad de parar una ruptura y penetración sobre cada avenida de aproximación enemiga.

(2) Una vez rotas las defensas orientadas linealmente sobre un BODAC, las fuerzas defensoras son vulnerables a los ataques de flanco y retaguardia.

(3) Los tanques, en sí mismos, no pueden penetrar en considerable profundidad porque no están en capacidad de sostener el terreno que ganan (necesitan del concurso de la Infantería).

Con base en el análisis de estas premisas, Fuller concluyó que el sistema defensivo debería ser orientado, por una parte, con el fin de retener una considerable capacidad de resistencia después de que el enemigo hubiese penetrado, para desgastarlo desde sus espaldas, retardar las fuerzas de Infantería, negarle los abastecimientos de gasolina y munición, etc.; y, por

Fig. N° 1 DEFENSA DE ARCHIPIELAGO



otra, con el propósito de conservar un poder de contra-ataque para darle la batalla decisiva una vez obtenido el desgaste necesario. Esta capacidad de resistencia recomendó generarla usando el equipo combinado de armas en "Islas de resistencia" que dominaran las avenidas de aproximación hacia el área por defender, enfatizando sobre los métodos, procedimientos y tácticas antitanque, puesto que opinaba que el fin de la acción de choque de los tanques no era otra que abrir el camino a la infantería y demás armas hacia la retaguardia del defensor, pasando a través de su frente o yendo alrededor del mismo, toda vez que la retaguardia era el punto más débil y por consiguiente el decisivo para la victoria.

Para Fuller existían dos clases de defensa: la Estratégica y la Táctica: la primera la concebía relacionada con espacio y movimiento en teatros de operaciones profundos, es decir, aque-

llas que permiten al defensor el repliegue sobre sus reservas para ir ganando poder a medida que el enemigo avanza y sus líneas de comunicación se alargan, hasta hacerle perder su poder de choque con maniobras tácticas como la acción dilatoria, la defensa en sí y el contra-ataque. La segunda o sea la defensa táctica, por otra parte, la concebía más ceñida al terreno y a la naturaleza de la ofensiva enemiga; por ello sostenía que contra la acción del choque de los tanques y su poder de penetración y maniobra hacia los flancos y la retaguardia, como puntos decisivos, la defensa debía regresar a modelos similares a los "castillos" o "fortalezas", es decir, a formar islas de resistencia en profundidad y cubriendo todas las direcciones (no líneas de defensa). Tales islas, opinaba, si estarían en capacidad de explotar la debilidad de los tanques consistente en no poder mantener las áreas conquistadas, siendo ideales para inflir-

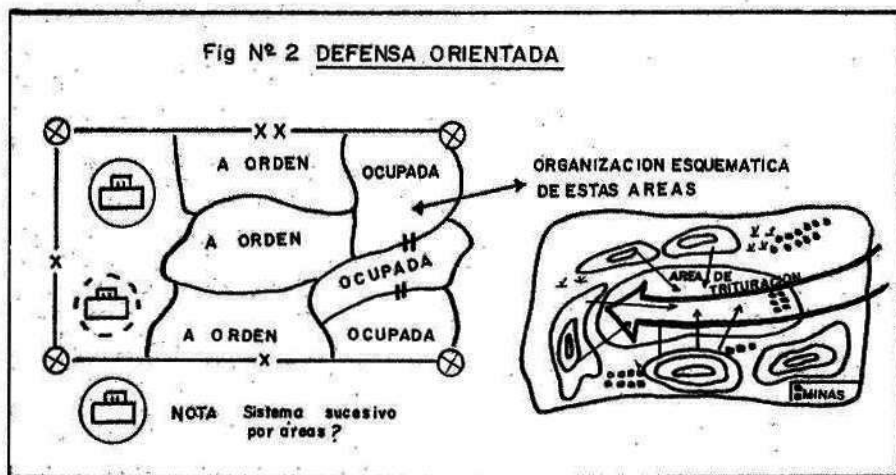
ir un gran daño al atacante, cerrarle el paso a la Infantería, impedir el flujo de los abastecimientos y negar la acción del choque, con el consiguiente fracaso de los tanques; además las uerzas de las islas quedarían siempre disponibles para el apoyo de contra-ataques con blindados cuando ello fuera aconsejable. En resumen, Fuller concebía la defensa táctica en dos dimensiones: estática o mejor de concepción perimétrica para parar al enemigo, impedirle su movimiento y desastarlo, y, móvil para contrarrestar su acción con contra-movimiento y su ataque con contra-ataque.

La figura 1 ilustra el concepto global de Fuller y en ella se aprecia que la defensa se concentra más sobre avenidas de aproximación vitales que sobre terreno crítico, que las islas de resistencia se organizan en forma sucesiva hacia la retaguardia y preferencialmente sobre los centros de comunicación terrestre (ciudades, pueblos, case-

ríos), reforzados con obstáculos y minas cubiertos por fuego. Es de anotar, por otra parte, que delante del cinturón de islas de resistencia existen tres esferas de reconocimiento: la estratégica que cubre los aviones de reconocimiento; la táctica donde operan las fuerzas de reconocimiento (caballería, blindada y/o mecanizada) para detectar el avance final del enemigo, bloquear vías, preparar la destrucción de puentes y canalizar al agresor sin comprometerse decisivamente en acción; y la protectiva donde están los puestos avanzados de combate con su misión tradicional.

b. Defensa Orientada.

Esta tesis defensiva está enfocada más específicamente al problema Europeo actual a que me he referido. El tipo de defensa hace énfasis en el empleo de la infantería en profundidad a lo largo de las avenidas de aproximación



más propicias para los tanques enemigos, en lugar de utilizarla en defensas lineales como la de área y la móvil. Las Fuerzas Blindadas se prevén como reserva a niveles de división y superiores con propósitos de contra-ataque, a los Batallones, formando equipos de armas combinadas en lo posible, se les asigna un área de "trituration y muerte del enemigo" (Figura 2) y alrededor de ella son organizados en un número adecuado de emboscadas contra tanques, sin que se incluyan conceptos divisionistas como los de PAG, PAC, área adelantada de defensa o área de retaguardia. La misión de las propias tropas distribuidas como se expresó, es dar de baja tantos tanques y vehículos de personal como sea posible sin comprometerse en combate decisivo, ante cuyo riesgo las tropas deben retirarse a otro sitio de emboscada o a la siguiente área de "trituration y muerte". Se trata de cambiar espacio por equipo primordial del enemigo y, a la vez, desmontar la infantería para hacerla vulnerable. La táctica se continúa hasta que el Comandante de las propias tropas aprecie que el poder de combate del enemigo ha sido reducido lo suficiente para poder aceptar el combate decisivo, situación ante la cual se organiza la defensa de área móvil, o se pasa al contra-ataque o contra-ofensiva, según la misión, situación del enemigo, fuerzas disponibles y terreno.

Este tipo de defensa, según sus proponentes y críticos, no debe utilizarse en frentes demasiado sobre extendidos, más que todo por los problemas in-

herentes a mando y control, reabastecimiento, mantenimiento y evacuaciones, en especial en cuanto hace referencia a las pequeñas unidades ubicadas en diferentes sitios de emboscadas; además, porque el sistema puede llegar a ser demasiado inflexible.

c. Defensa Integrada.

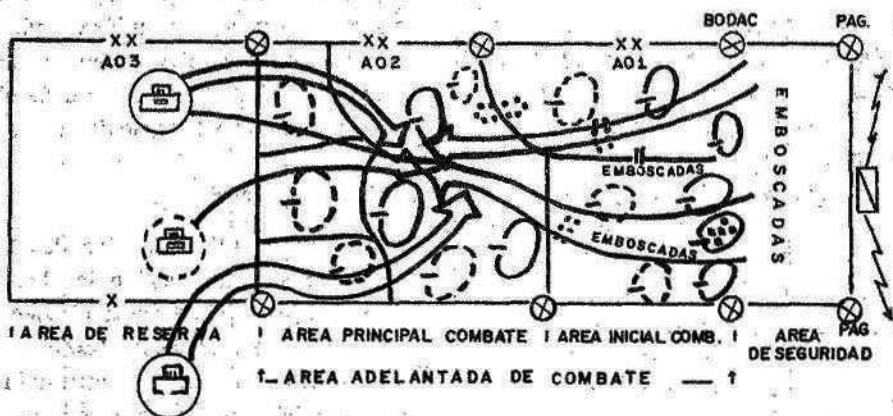
Como un resultado de las dos teorías anteriores, ha surgido la idea de integrarlas, dejando vigente el concepto de islas de resistencia "adicionado con emboscadas que den continuidad entre las islas y sirvan como fuerza de seguridad inmediata". Fuerzas de contra-ataque con preponderancia en tanque e Infantería mecanizada apoyarían y decidirían el combate cuando se haya logrado debilitar lo suficiente al enemigo. Esta defensa integrada no supone el cambio de la doctrina existente en cuanto a la nomenclatura del área de defensa, como lo sugiere la defensa orientada, pues continúan vigentes el área de seguridad, el área adelantada de combate y el área de reserva; sin embargo, el BODAC no tiene una función de parar el enemigo y mantenerlo lejos de allí, sino que es una línea de demarcación entre el área de seguridad y el área adelantada de combate.

Una clarificación sobre la función de estas áreas en la defensa integrada es la siguiente:

(1) Área de Seguridad.

Quedan suprimidos los PAC, aunque sí continúan vigentes los PAC y las

Fig Nº 3. DEFENSA INTEGRADA



NOTA Sistema combinado?

Fuerzas de Cobertura. Entre el BODAC y los PAG operan las emboscadas con las misiones ya expresadas y con el apoyo de fuego de artillería apropiado.

(2) Área Adelantada de Combate.

Los sectores de División o Brigada 71 en nuestro caso, pueden variar en ancho y profundidad con base en la importancia táctica del terreno y las fuerzas asignadas. Una reserva, con preponderancia en tanques, debe preverse. Las unidades de maniobra de la División tendrán sub-sectores de responsabilidad y todos los puntos fuertes organizados a nivel batallón deben apoyarse mutuamente. Los puntos fuertes orientados contra tanques y unidades mecanizadas deben dominar y controlar los nudos de comunicación terrestre y las carreteras que penetran al sector o sub-sector y, des-

de luego, tienen que ser defendibles en todas las direcciones y de tamaño no inferior aun pelotón reforzado. Por consiguiente, las pequeñas poblaciones y caseríos se emplean para constituir los puntos fuertes antitanques puesto que realmente están sobre las vías, son obstáculos para los blindados, son en la práctica fortalezas listas y poseen buenas reservas de abastecimientos, entre otras ventajas. Por otro lado, entre los puntos fuertes se ubican emboscadas contra tanques que en la práctica permanecen ocultas en el día y atacan en la noche. La artillería se emplea con flexibilidad para darle la capacidad de apoyar varios puntos fuertes o mantenerla en condición de reforzar o recibir refuerzo de otra artillería, sin estancarla en una posición sino con un concepto de movilidad permanente.

(3) El Area de Reserva.

La reserva puede estar concentrada en su respectiva área o distribuida por unidades fundamentales en ella o en el área adelantada; pero siempre preparada para cumplir las misiones clásicas, después de haber agregado profundidad a la defensa.

2. IMPLICACIONES DE LOS NUEVOS CONCEPTOS

a. En la misión.

La misión, como determinante de primer orden en cualquier operación de combate, debe ser expresada en términos que permitan al Comandante iniciativa y flexibilidad en el uso de los medios con el máximo de ventajas y mínimo de restricciones en cuanto a accidentes del terreno por mantener. Por consiguiente, la misión es defender un determinado sector, en lugar de una línea o BODAC; es decir, con base en los nuevos conceptos la unidad tiene éxito en su defensa si previene que el enemigo sobrepase la retaguardia del sector asignado. Donde el Comandante acepte el combate dentro del sector asignado es función de como visualice la organización de la defensa basado en el análisis de la misión, el enemigo, el terreno, las propias tropas y los medios disponibles. Como conclusión, la Misión "Se defiende en el Sector Asignado" significa que el Comandante debe aplicar todos los medios disponibles para prevenir que el enemigo sobrepase la retaguardia del sector debilitándolo, forzándolo a replegarse, conteniéndolo y/o destruyéndolo.

b. En la aplicabilidad de los Fundamentos.

(1) Uso apropiado del terreno.

La clave es determinar las más probables avenidas de aproximación del enemigo para tomar sobre ellas los accidentes que permitan debilitar y canalizar las formaciones del atacante. Estos accidentes se preparan como puntos fuertes que permitan hacer fuego en forma sorpresiva y efectiva. Desde luego se organizan sucesivas e integradamente hacia la retaguardia y deben tener buena protección y encubrimiento, como también deben permitir el repliegue o la recepción de refuerzos a cubierto; además deben estar apoyadas por un buen sistema de minas y obstáculos.

(2) Seguridad.

Lo básico es poner en ejecución un sistema activo y pasivo que permita detectar oportunamente el enemigo, prevenir sorpresas y negar el conocimiento sobre la ubicación y naturaleza de los puntos fuertes. Se emplean los puestos de observación, escucha y emboscadas hacia el frente y alrededor.

(3) Apoyo Mutuo.

El apoyo mutuo de fuego, desde dos o más puntos fuertes, concentrado hacia las avenidas de aproximación del enemigo es de especial importancia. Este fuego se hace de preferencia desde posiciones desenfiladas en forma lateral y a distancias de impacto efectivo.

(4) Defensa alrededor.

El punto fuerte, de por sí, se organiza en forma perimétrica, cubriendo todas las direcciones.

(5) Defensa en Profundidad.

Con el concepto de defensa en el sector asignado este fundamento se enfatiza, pues el combate no se libra sobre un frente sino a lo largo de una avenida de aproximación enemiga hacia la retaguardia propia, es decir, en toda el área.

(6) Capacidad de Reacción inmediata.

La reacción inmediata se hace inicialmente con base en la flexibilidad para el movimiento de tropas de un sector de emboscada a otro, de un punto fuerte a otro, y, posteriormente, mediante el uso de las fuerzas de reserva móviles que se concentran para contra-atacar y destruir el enemigo o para desarticular su progresión hacia la retaguardia. Otra reacción que debe ser continua y certera es por medio del fuego concentrado en puntos o áreas críticas, por donde debe pasar el enemigo.

De vital trascendencia para la acción son los enlaces y las comunicaciones y, desde luego, el mando y control del Comandante en persona o por delegación a su Ejecutivo y Estado Mayor o Comandantes subalternos.

(7) Uso máximo de la ofensiva.

La ofensiva y contra ofensiva progresiva es la característica distintiva

de los nuevos conceptos: Las emboscadas, el fuego sorpresivo los ataques de desarticulación y, cuando la situación lo permite, los contra-ataques para destruir, son acciones de tipo ofensivo.

(8) Dispersión.

Aunque existe la concentración en puntos fuertes, existe la dispersión de éstos a lo largo de ambas márgenes de las avenidas de aproximación. La dispersión es en profundidad para cada avenida de aproximación y en ancho — frente si se consideran todas las avenidas dentro del área de defensa.

(9) Empleo del tiempo disponible.

De singular cuidado es la preparación de los puntos fuertes primarios, secundarios y sucesivos; asimismo el prever la distancia y tiempo requeridos para el refuerzo de los puntos fuertes o el repliegue de las tropas a nuevas posiciones. Esto debe ser ensayado una y más veces en proporción al tiempo que el enemigo deje disponible antes de lanzar su ataque.

(10) Coordinación e integración de la defensa.

Este fundamento adquiere un valor vital, pues sobre él descansa el éxito o fracaso de la aplicación de los nuevos conceptos defensivos. No sólo deben coordinarse e integrarse los puntos fuertes y sus armas de fuego, sino las emboscadas ubicadas hacia el frente y entre sí, las minas y los obstáculos,

las rutas de refuerzo y/o repliegue, el apoyo de combate logístico y el empleo de las fuerzas de contra-ataque, entre los aspectos más importantes.

c. En la organización para el combate.

Con base en la misión, la amenaza, el área o sector de defensa, las fuerzas disponibles y un esquema de maniobra que tenga en cuenta los fundamentos, el Comandante debe organizar su unidad para el combate. A la luz de los nuevos conceptos defensivos prima la idea del "Equipo integrado de armas", es decir, la formación de grupos o unidades autosuficientes para cumplir la misión encomendada. Predomina la descentralización operativa y en lugar del empleo de unidades puras se propende por la adecuación de todos los medios necesarios en Unidades que se forman transitoriamente para cumplir una tarea específica, dentro del concepto o esquema defensivo que se vaya a ejecutar. Pero esa integración en el combate no se logra si no existe desde el entrenamiento, afirmación que nos lleva a pensar seriamente en la modificación de programas para que éstos permitan lograrla, no sólo al nivel ejecutante sino en el plano de Comando, pues circunstancias pueden determinar la necesidad de que un Comandante de infantería o de caballería o de blindados tenga a su mando más elementos de otras armas que de su propia.

d. En la Conducción de la Defensa.

Debido a las limitaciones con respecto a la disponibilidad de fuerzas y

medios, como también a la realidad de los frentes sobreextendidos, puede anticiparse que la División, en nuestro caso la Brigada 71, debe emplear normalmente todas sus unidades mayores subordinadas en el área de defensa, reteniendo sólo una o dos pequeñas reservas del tamaño de una fuerza de tarea tipo Batallón.

El área de defensa debe organizarse, como ya se expresó, en profundidad y para facilitar ésta parece aconsejable dividirla en dos sub-áreas:

El área inicial de combate (AIC) y el área principal de combate (APC). En la primera, dominada por unidades o equipos antitanques, se trata de infligir el máximo desgaste y destrucción del enemigo, sin sacrificar la integridad táctica de la fuerza; y en la segunda, ocupada y/o controlada por los Batallones o fuerzas de tarea comprometidos en la defensa definitiva, se persigue contener, rechazar y destruir al enemigo; en esta área también pueden encontrarse algunas reservas que adicionan profundidad. La reserva, como un todo, debe estar preparada para bloquear, reforzar, desarticular y contra-atacar para destruir.

La batalla decisiva se pelea en el área principal, siendo el área inicial un área de desgaste, desorganización, canalización e información, que en síntesis reemplaza el escalón tradicional de seguridad inmediata (PAC). En el área principal las fuerzas planean la batalla, también en profundidad, por lo menos con dos posiciones sucesivas y desde cada una de ellas se

coordina el ataque sorpresivo por fuego y, si es el caso, por maniobra contra las fuerzas enemigas que hayan logrado sobrevivir a los combates de desgaste previos. Si se presenta una buena oportunidad para destruir, el Comandante no debe vacilar en lanzar el contra-ataque con todas las fuerzas aconsejables; si no, el combate debe ser estilo emboscada, capitalizando las ventajas del terreno y la preparación del mismo, quedándole el recurso de trasladar las fuerzas a otra posición para que golpeen de nuevo y así su-

cesivamente hasta que el enemigo presente la oportunidad de destrucción por contra-ataque.

III CONCLUSION

A propósito no he transmitido doctrina y sólo he tratado de dar a conocer conceptos, tesis. Seguro estoy de que muchos tienen listas las antítesis o las derivarán luego. Del juego entre ellas puede y debe resultar una buena síntesis doctrinaria acomodada a nuestro ambiente y medios. Esto es lo importante.

TEXAS PETROLEUM COMPANY
TEXACO

Contribuye desde 1926 al desarrollo de la economía nacional, mediante la vinculación de capital en trabajos de:




EXPLORACION



EXPLOTACION



REFINACION



TRANSPORTE



La Defensa Nacional:

Una Misión Conjunta

Capitán de Corbeta

ALBERTO CHARRY SAMPER

El término "Defensa Nacional" es para muchos una obligación exclusiva de las Fuerzas Armadas, y consideran que sólo los militares deben estar preparados para hacer frente a un eventual conflicto.

La realidad es otra:

La Defensa Nacional es una tarea conjunta de las Fuerzas vivas del país, que deben actuar en forma armónica integrando los recursos de la Nación, con el objeto de responder a las necesidades actuales y a los proyectos y aspiraciones futuras.

Los esfuerzos para alcanzar un crecimiento autónomo en lo económico y social, y de lograr progresos en lo comercial, financiero y tecnológico, requieren una estrecha coordinación en las actividades militares y civiles que tengan que ver con la seguridad nacional.

Para obtener la cooperación y el entendimiento y asesorar al Gobierno

en la defensa y seguridad de la nación, se creó el Consejo Superior de la Defensa Nacional, integrado así:

- Ministro de Defensa Nacional
- Ministro de Gobierno
- Ministro de Relaciones Exteriores
- Ministro de Justicia
- Ministro de Hacienda y Crédito Público
- Ministro de Trabajo y Seguridad Social
- Ministro de Comunicaciones
- Ministro de Educación
- Ministro de Obras Públicas
- Comandante General de las Fuerzas Militares
- Jefe del Estado Mayor Conjunto.

Igualmente cuenta con una Secretaría Ejecutiva Permanente que ejecuta las disposiciones del Consejo Superior de la Defensa Nacional, coordina y controla las tareas impuestas a las partes constitutivas de la defensa.

En el Consejo Superior de la Defensa Nacional, cuyo Presidente es el Jefe



Capitán de Corbeta
ALBERTO CHARRY SAMPER

Oficial de la Armada Nacional.
Egresó de la Escuela Naval de Cadetes
en febrero de 1959.

CARGOS DESEMPEÑADOS.

- Oficial de Deberes Generales de la Fragata ARC "Almirante Padilla".
- Oficial Navegante del Petrolero ARC "Sancho Jimeno".
- Jefe del Departamento de Armamento de los Destruyores ARC "Almirante Padilla" y ARC "Almirante Tono".
- Jefe del Departamento de Operaciones de la Fuerza Naval del Pacífico.
- Segundo Comandante encargado de los destructores ARC "Almirante Padilla" y ARC "Almirante Tono".
- Comandante de la Patrullera "Teniente Cortés", del Cañonero ARC "Leticia", del Remolcador ARC "Andagoya" y del Remolcador ARC "Bahía Utría".
- Comandante del Grupo Guardacostas de la Aduana Nacional.

CURSOS EFECTUADOS.

- Guerra Anti-submarina y C.I.C., en San Diego California, U.S.A.
- Cursos reglamentarios para ascenso.
- Diplomado en Estado Mayor en la Escuela de Guerra de Colombia.

En la actualidad se desempeña como Jefe de la Sección de Movilización Nacional de la Secretaría Ejecutiva del Consejo Superior de la Defensa Nacional.

del Estado, está representada toda la población activa, y están integrados todos los recursos de la nación en cinco Frentes:

- El Frente Interno
- El Frente Externo
- El Frente Militar
- El Frente Económico, y
- El Frente Técnico-Científico.

El Frente Interno obtiene la paz y la tranquilidad públicas en toda la nación con el propósito de lograr mejores condiciones de vida, tanto en el económico como en lo social; formula las políticas tendientes a integrar todos los territorios de la nación, y lograr un alto grado de Unidad Nacional incorporando las Fronteras, las Islas, la Selva y las zonas menos favorecidas.

El Frente Externo, por medio de sus misiones diplomáticas, mantiene la paz y la seguridad nacional, reivindicando nuestra soberanía tanto continental como marítima, mediante acuerdos, conversaciones, negociaciones y tratados.

El Frente Militar garantiza la Soberanía del Estado, defiende las Instituciones patrias, mantiene el Orden Público y elimina la subversión.

El Frente Económico determina el potencial económico del país y planifica las necesidades de la nación en base a su importancia para la defensa.

El Frente Técnico-Científico, mantiene actualizados los procedimientos y técnicas de acuerdo al avance de la ciencia, para preparar a todo colombiano y que pueda integrarse al esfuerzo colectivo en busca de las metas fijadas, entre las que ocupa lugar preponderante la defensa nacional.

No es, entonces, la seguridad y la defensa nacional de naturaleza exclusivamente militar, sino que en ella

participan todos los Frentes de la nación en una forma integrada.

En la época actual las guerras no las ganan o las pierden los militares. El éxito o fracaso depende, además, de diferentes factores y elementos políticos, económicos y sociales.

Un país como el nuestro, pacífico por tradición, que mantiene una política de respeto a las normas del Derecho Internacional, no puede estar ajeno a los momentos difíciles que atraviesa la humanidad. Perteneciendo al Sistema Interamericano, con derechos y obligaciones en nuestras relaciones internacionales, podemos en cualquier momento vernos envueltos en conflictos directos o indirectos que nos llevarían a la necesidad de utilizar todo nuestro potencial.

Para esta contingencia debemos estar preparados, no sólo en el aspecto militar, sino en lo económico, en lo político y en lo social.

Entre mayor sea el desarrollo del país, entre más acelerado el ritmo de crecimiento, mayores serán los esfuerzos que exige la defensa y la seguridad nacional.

La defensa no es sólo salvaguardar nuestras fronteras y nuestro mar patrimonial; es evitar los daños y riesgos de ideologías diferentes al sistema político que hemos adoptado, es poder disponer libremente de nuestros recursos naturales, es rechazar ayudas que debiliten la autonomía y la personalidad del país, es evitar la ingerencia externa de los asuntos nacionales, es en resumen el empleo de todo el po-

tencial nacional en defensa del estado y de sus instituciones.

La capacidad del país, total o parcial, se emplea para la defensa nacional de acuerdo a las circunstancias y por medio de la movilización.

La movilización, que encierra todas las actividades de la nación, no se improvisa sino que debe desarrollarse armónica y continuamente.

A la movilización están sometidos todos los colombianos, hombres y mujeres, ya que abarca todos los campos de la vida nacional, y así, hablamos de movilización industrial, económica, financiera, agropecuaria, comercial, social, militar, intelectual, etc.

Colombia, que a través de su historia ha luchado en el campo internacional para preservar la paz y ha mantenido el estado de derecho como base de los principios de la autonomía y autodeterminación, no ha descartado que en cualquier momento pueda verse en conflictos que afecten su seguridad y su desarrollo.

Es natural que existan divergencias entre naciones con objetivos o intereses comunes, que deben tratar de resolver en forma pacífica y justa, pero sería un error y un riesgo perder de vista la posibilidad de una lucha armada, y no infundir en la nación la necesidad de prepararse para la defensa nacional.

La preparación de la nación es un proceso de planeamiento ordenado, de las múltiples actividades del país. Esto requiere un estudio detallado y amplio de cada uno de los factos que lo inte-

gran; en este artículo, sólo me limitaré a esbozar y enunciar en forma general los aspectos principales que considero, debe contemplar la defensa nacional.

El Decreto 3398 de 1965 define así la Defensa Nacional:

“Defensa Nacional, es la organización y previsión del empleo de todos los habitantes y recursos del país, desde tiempo de paz, para garantizar la independencia nacional y la estabilidad de las instituciones”.

En su artículo 2º el mismo decreto agrega: “La Defensa Nacional comprende el conjunto de disposiciones, medidas y órdenes tendientes a obtener el empleo del potencial nacional en forma oportuna y en la magnitud necesaria ante cualquier clase de agresión exterior, conmoción interior o calamidad pública”.

En estos artículos aparece en forma clara lo que encierra el concepto de defensa nacional, y de allí la necesidad de prepararnos para ella.

Las conversaciones de las grandes potencias por el logro de un desarme general han encontrado diversas dificultades y los estados o naciones no pueden tener la seguridad de que sus fronteras no se vean amenazadas, o de que sus sistemas de vida, su estabilidad o su comercio no sufran difíciles situaciones.

Esto no quiere decir que el país utilice sumas fabulosas en gastos militares, sino que manteniendo unas fuerzas militares de acuerdo a sus necesidades oriente la industria, la economía, el comercio, etc., hacia la posibilidad de

una defensa conjunta dentro del sistema democrático de libre empresa.

Para ello los Frentes del Poder han realizado algunos estudios que han sido conciliados por la Secretaría Ejecutiva del Consejo Superior de la Defensa Nacional, pero aún las Fuerzas vivas de la nación no han adquirido un conocimiento completo de las necesidades del país para su defensa.

Se requiere que cada empresa y cada industria determine cuales son sus posibilidades de ayuda en un momento dado; que conozcan cuál sería su aporte en caso de un eventual conflicto; que sepan qué podrían producir para la defensa nacional.

Es necesario que las reservas militares al ser llamadas sepan cuándo deben presentarse, a dónde deben ir y cómo se trasladarán a ese lugar.

Es importante calcular las necesidades civiles y militares del país en caso de conflicto, y la manera de satisfacerlas.

Es básico el estudio de los transportes y las comunicaciones, así como de las vías y rutas marítimas y aéreas para su mejor utilización.

Es conveniente prever el normal funcionamiento de los servicios públicos para evitar un trauma a las actividades del país.

Todos los Frentes del Poder deben lograr una coordinación sistemática para evitar la dispersión de esfuerzos.

Esta labor de integración la está llevando a cabo el Consejo Superior de la Defensa Nacional, que por medio de su Secretaría Ejecutiva coordi-

na las actividades militares y civiles, estudia y prepara las medidas que se requieren para la defensa y seguridad de la nación.

Entre estos estudios se destacan los documentos que establecen y regulan la Defensa Nacional, y definen las actividades de los diversos organismos del país.

Estos documentos que hacen parte de la Ley de Defensa Nacional abarcan los siguientes aspectos:

a. Fortalecimiento de la estabilidad del Estado, creando un clima de seguridad mediante acuerdos y tratados, convencidos de que un conflicto traerá destrucción y daños semejantes a las partes empeñadas.

b. Alistamiento para la defensa, por medio de la preparación humana, mediante el progreso de la economía, el comercio y la tecnología, y con la explotación adecuada de las materias primas y los recursos del mar.

La preparación del hombre es factor básico ya que no se concibe que una nación pueda ser poderosa, si sus gentes son incultas.

Los avances acelerados de la tecnología obligan a una unión y una coordinación entre el sector científico y el sector industrial, financiero y el de la producción con el fin de aprovechar los nuevos conocimientos tecnológicos en el desarrollo y por ende en la preparación para la defensa.

c. La movilización parcial o total de la nación según las circunstancias, de manera que pueda coordinarse y

conjugarse la tecnología con los recursos del país y con la capacidad de trabajo de los colombianos.

d. La estrategia de la guerra para hacer frente a una agresión o a un atropello cuando las normas jurídicas internacionales o los instrumentos de conciliación hayan fracasado.

e. La recuperación del país, para aliviar los graves problemas internos y las repercusiones que una guerra produce.

Es pues la defensa nacional una misión conjunta del país, que enrumba hacia el futuro tratando de obtener un lugar destacado dentro de un conglomerado de naciones que luchan por una era económica, social y política igualitaria, en un mar de incertidumbres, donde diferentes ideologías políticas quieren imponerse; es necesario navegar en forma segura, conociendo los escollos que debemos evitar, haciendo frente a los temporales y malos tiempos que amenazan con desviarnos, para avanzar hacia nuestra meta con un mayor desarrollo, más independencia y un destino más claro.

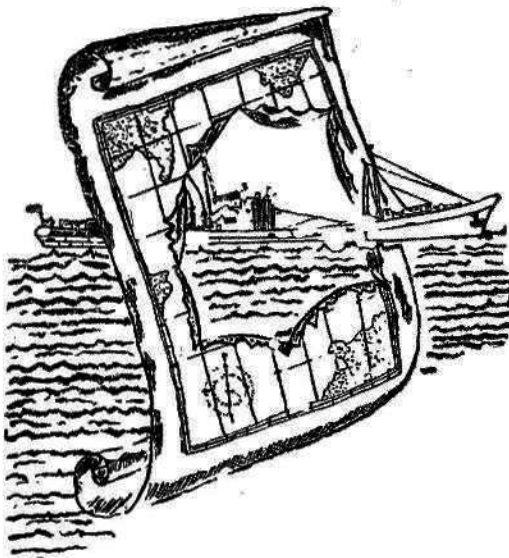
BIBLIOGRAFIA:

1. Decreto 3398 de 1965
2. "Las Naciones y su defensa integral" Víctor Maldonado M.
3. Reglamento para el funcionamiento interno del Consejo Superior de la Defensa Nacional.
4. "La Guerra" Clausewitz
5. "Apuntes y Conferencias de Estrategia" Escuela Superior de Guerra de Colombia.

ARMADA NACIONAL

DIRECCION DE MARINA MERCANTE

DEPARTAMENTO DE LITORALES



ESTA DESARROLLANDO:

1o.—ACTIVIDAD PARA LOGRAR ADECUADA
Y EXACTA SEÑALIZACION MARITIMA.

2o.—APROPIADAS CARTAS DE NAVEGACION DE LAS
COSTAS COLOMBIANAS.

3o.—INFORMACION PARA SEGURIDAD EN LA NAVEGACION.

4o.—COORDINACION DEL ESFUERZO DE LAS DIFERENTES ORGANIZACIONES
EN LA EXPLORACION E INVESTIGACION DE LOS RECURSOS NATURALES DEL MAR
TERRITORIAL Y LA PLATAFORMA CONTINENTAL.

ESTRATEGIA E HISTORIA

En esta sección:

Merecido Homenaje
a un Soldado Héroe
de la Independencia.

Merecido homenaje a un soldado héroe de la independencia



Coronel (r) MANUEL AGUDELO G.

La Sociedad Bolivariana de Colombia, firme en su propósito de recordar las fechas clásicas de nuestra Independencia, tanto para la exaltación de la gloria impoluta de Colombia como en homenaje a la augusta figura del Libertador, decidió realizar sesión pública y solemne, en el amplio Paraninfo de su Sede, en la noche del 27 de junio del corriente año de 1975. Como bien se sabe, en esa misma fecha, del año glorioso de 1819, las huestes patriotas integrantes del Ejército Libertador, durante su portentosa marcha hacia las cumbres andinas, recibie-

ron su ardoroso bautismo de fuego al acometer, con su Vanguardia, contra la fuerte guarnición peninsular ubicada sobre el famoso "Trincherón" de Paya. Dicha fuerza española se hallaba allí, bajo el comando del Coronel Tolrá, con la evidente misión de impedir cualquier penetración que por este punto, trascendente bifurcación de vías, intentarían las "hordas insurgentes" hacia el interior del Reino.

El General Santander, en acertado acuerdo con sus Comandantes subalternos, planeó hábilmente la memorable acción de la Vanguardia granadina, en

tanto que el Libertador, con el Grueso del Ejército, adelantaba su marcha desde Nunchía y alcanzaba la zona de Morcote, ocho kilómetros al Sureste de Paya. La acción de la Vanguardia se realizó mediante difíciles pero bien ejecutados rodeos, por entre la enmarañada selva, de modo de atacar conjuntamente al adversario, atrincherado, desde diferentes puntos: Por el Norte o espalda de la posición, el Comandante Reyes, con los "Guías"; por el flanco oriental el Coronel Arredondo, con el Batallón "Cazadores", y por el Sur, o frente real del dispositivo español y del propio "Trincherón", el General Santander con el resto de la Vanguardia. Dos horas de combate rudo decidieron la victoria a favor del esfuerzo americano. Los restos fugitivos de la guarnición española, con su Comandante Tolrá, sólo pudieron salvarse de la persecución patriota, gracias a la oportuna destrucción del pontezuelo que existía sobre el fragoroso y torrencial "Payero".

Bautismo de fuego venturoso fue el de Paya. En primer término para dejar libre la tenebrosa ruta del Páramo, la cual fue elegida finalmente por el Libertador, como la vía más ventajosa dada su condición de intransitable salvajismo, para asegurar el sorpresivo y sorprendente paso del Ejército hacia las cumbres heladas de los Andes y hacia las cumbres ardientes de la Gloria. Por otra parte, esta acción fue evidente testimonio del desenfrenado coraje y de la enorme capacidad combatiente de este incomparable "Ejército de Pordioseros", Ejército que, para el curso res-

tante de la guerra emancipadora, se constituyó en bastión invencible y en columna fundamental para la libertad de América. El Libertador, junto con los demás Comandantes y Conductores del Ejército, pudieron comprobar y sobrepesar allí el invaluable tesoro humano que la Divina Providencia había puesto entre sus manos para la realización de la monumental empresa que estuviera destinada, en sus altísimos designios, como pináculo cimero de los grandes e históricos destinos de este nuevo y promisorio continente.

Pero la mencionada rememoración que la Sociedad Bolivariana de Colombia realizara sobre la trascendente acción de Paya, tuvo, además, otro objetivo primordial de elemental justicia: rendir merecido, elocuente, digno y honroso homenaje a un humilde soldado de la Independencia Americana, el joven campesino **Pedro Pascasio Martínez**, quien fuera ordenanza del Libertador y héroe indiscutible de la batalla fundamental y decisiva del **Puente de Boyacá**. Homenaje sentidísimo y cordial a un singular adolescente, de grata memoria nacional, integrante de la ínfima categoría castrense. Justicia consagración al modesto soldado, extraído de la abrupta vereda boyacense. Honor a su grandeza, engastada entre el fastuoso joyel de su poncho y su montera. Glorificación del sencillo campesino que dejara el calor de su pajizo rancho, la tibia lumbre del fogón de piedras, el amor incomparable de su sacrificada madre, el sudoroso trajinar del padre laborioso, el cariño inefable de sus melancólicos hermanos

y amiguitos de la dura infancia; todo, todo lo que fue su corta vida pastoril, para seguir triunfante tras las huellas luminosas de una presentida grandeza, a la sombra incomparable y majestuosa de Bolívar.

Importante ceremonia, la cual, fuera del homenaje a nuestro soldado campesino, tiene también otra significación más amplia y justiciera. Porque, tras la figura procerca de **Pedro Pascasio Martínez**, como símbolo del combatiente granadino, se rindió, a la vez, tributo general, de gratitud y de reconocimiento, al joven campesino del presente. Este, como entonces, deja también los terrenos entrañables de su pobre estancia, el clarín madrugador del gallo vocinglero, el acompasado cloar de la esponjada clueca, el balar lastimero del sediento recental trascendente para todo niño montañero, ese eterno juguetear del más fiel amigo del honrado zagal de la vereda, el humilde y heroico gozquecillo bullanguero.

Porque ese es, en apreciable proporción numérica, el actual soldado de Colombia. Arrancado generalmente de los tesoros adorables de su nativa tierra, para servir, **como el mejor del mundo**, bajo los pliegues fulgurantes de su tricolor bandera. Tal, el por siempre heroico soldado de la Patria nuestra. El, que alegre y resuelto marcha, días tras día, hacia los campos del deber y de la lucha, sin escatimar jamás esfuerzo ni sacrificio humano que no esté dispuesto a otorgar, con dignidad y orgullo. Es el mozo fuerte, sano y animoso, por humilde que sea, que nunca se niega a ofrendar, gozoso, su per-

sonal esfuerzo sin tasar jamás el precio de su dádiva, inclusive cuando ella significa el máximo holocausto de la vida. Pero **Pedro Pascasio Martínez**, no solamente representó, en su homenaje, al soldado campesino. Fue y es, también, símbolo y reflejo del obrero, del artesano, del pescador, del vendedor, del estudiante, del dependiente, del joven ciudadano y, en fin, del mocetón selecto, tesoro de los hogares y vívida esperanza de esos viejos marchitados ya por la lucha interminable y tormentosa de la vida. Es fulgor de las familias, cualquiera que sea su posición o extracto. Ilusión de amigos y parientes, todos los cuales esperan angustiados su retorno para la nueva integración del hogar, mutilado por su ausencia. Ese retorno feliz del ya arrogante reservista. Pero retorno que, muchas veces, por traiciones del destino, jamás llega a los hogares destrozados, porque el deber o la Patria han reclamado el tesoro de su sangre, heroica y joven para evaporarla en sus místicos altares, silenciosos, de ignorada gloria. Ese es el soldado, con su juventud y su prestancia, constituido sacrosantamente como fundamento y pedestal de la seguridad y de la paz, del orden y de la propia grandeza de Colombia.

Por ello fue tan justo y tan merecido el homenaje que la Sociedad Bolivariana de Colombia rindió el pasado 27 de junio, a la prestante figura de **Pedro Pascasio Martínez**, como grande y sobresaliente soldado de la Independencia Americana y como símbolo sagrado del actual soldado de Colombia. El acto fue solemne. Nutrida concurrencia le dio

prestancia al acto: Damas, Académicos, Caballeros, Oficiales, Suboficiales y Soldados de las Fuerzas Militares. Bajo la severa techumbre del amplio Paraninfo y ante la respetuosa expectativa general, se descubrió el óleo perpetuo, representativo del adolescente prócer; cuadro que fuera donado por la expresa y reverente voluntad de la Sociedad Bolivariana para veneración perpetua del héroe-niño de la Independencia, y en él, a la que bien merecen todos los infatigables y ejemplares soldados de Colombia. De toda suerte, apareció así, solemnemente, la consagrada efigie de ese magnífico soldado granadino, quien, por encima de todos los halagos de la vida, supo cumplir con su deber ante la Patria y ante la egregia figura de su Jefe, el coloso supremo de la epopeya americana. El cuadro correspondiente, el cual engalana ya la "Galería de los Héroes", en la Sociedad Bolivariana, es, sin duda alguna, obra magnífica de técnica pictórica. Algo extraña, sí, el que el artista, en su afán de engrandecer al joven campesino, haya desvirtuado un tanto los valores étnicos y sociales del humilde zagal y hasta la mísera actualidad, en el día de la gesta; siendo, como era, de montañero origen, de atávica estirpe regional y soldado de un Ejército glorioso pero, por esa época, ataviado a la ligera, con despojos ofrendados por la grandeza de esa nativa raza que antaño fuera aniquilada, en la Conquista, pero jamás vencida.

De toda suerte, la Sociedad Bolivariana de Colombia supo rendir, con devoción solemne, el homenaje justiciero

al soldado granadino. Tras las notas marciales del Himno Nacional de nuestra Patria, se escucharon magníficos elogios al joven zagal de la campiña boyacense, convertido en gigante con su investidura de soldado de la naciente América. Fuera de las vibrantes palabras del Teniente Coronel Alberto Lozano Cleves, Presidente de la Sociedad Bolivariana, hicieron la apología del adolescente militar, del hombre y del anciano, en piezas oratorias de patriótico reconocimiento, los doctores: **Armando Gómez Latorre**, como representante de la Academia Colombiana de Historia, y **Tito Tulio Roa**, a nombre de la Sociedad Bolivariana de Colombia. De estas admirables ofrendas laudatorias, la del doctor Armando Gómez Latorre, fue la siguiente:

"Pedro Pascasio", el Prócer Campesino de 13 años".

Vida anónima y triste, silenciosa, trabajadora y sufrida fue la del campesino prócer **Pedro Pascasio Martínez**. Su gran hazaña, la de aprisionar al Coronel **José María Barreiro**, en el anochecer del 7 de agosto de 1819, fue el epitafio de su gloria. Y el hecho heroico más insólito de nuestra historia, porque aún no había cumplido 13 años cuando ejecutaba tamaña acción. Aquel día memorable nació y murió para la historia de Colombia quién acreditó con su temeridad virtudes inequívocas de valor, honradez, lealtad y patriotismo.

Nunca, en verdad, se le hizo justicia. El olvido, la ingratitude y la indiferencia para con el niño-héroe asombraron al legislador de 1880. Tardíamente tra-

tó el Congreso de reparar la ofensa. Decretó aquel año una modesta pensión de \$ 25.00 cuando ya la sombra de la muerte rondaba a un anciano macilento y encanecido. Cuando ya un pesado fardo de amarguras, miseria y longevidad habían deteriorado alma y cuerpo, llegaba aquella subvención ridícula. Ofensiva para quien sintetizaba en la vida las excelencias preclaras de su raza y de su pueblo: el trabajo, la honradez y la hombría de bien.

Su hoja de servicios es tan simple como su vida misma. Como ordenanza de Bolívar se enroló en la Campaña Libertadora: \$ 100 de gratificación y el grado de Sargento por aprisionar a Barreiro; poco tiempo de guarnición en Honda hasta su licenciamiento, por causas desconocidas; y el resto de su vida, sesenta y cinco años, recluido en su pueblo natal —Belén de Cerinza— en Boyacá, entregado a los duros oficios de leñador y de carguero. Ganaba dignamente el sustento cotidiano con la espalda mojada y encorvada, y dolorida la frente por la huella que deja el pretal de lona en los acarreadores.

Un día fue “descubierto” por influentes y poderosos señores de la capital. Era increíble que existiera aún una reliquia viviente y actuante de la Guerra Magna. Y lo hicieron venir para comprobar la hazaña. Preguntas capciosas, maliciosos careos, indagaciones y confrontaciones minuciosas despejaron dudas y convencieron. Aquel anciano era, en verdad, la lanza colorada que 60 años atrás había arreado, hasta la presencia del Libertador, la arrogante figura del Comandante de la Tercera

División del Rey de España, vencida por un ejército de andrajosos granadinos y venezolanos en la memorable jornada de Boyacá. El “Adonis de las mujeres”, como llamaban los bogotanos a Barreiro, había tenido que rendirse y entregar a la osadía y arrestos de un muchacho boyacense.

Dos testimonios de insospechable valor ratificaron, en vida de Pedro Pascasio, su heroica hazaña. Primeramente la ponencia de los senadores José Segundo Peña y José María Quijano Otero para sustentar el proyecto de ley de la pensión, presentada al Congreso el 12 de abril de 1880. Y luego una rígida y personal confrontación sobre los hechos, la acción y los personajes, practicada por los jurisconsultos y congresistas Francisco Javier Zaldúa y Francisco Eustaquio Alvarez.

Refieren los autores de la ponencia: “Martínez, en 1819, era ordenanza del gran Bolívar y estaba especialmente encargado de sus caballos de batalla. Decidida la de Boyacá, estaba anocheciendo cuando notaron Martínez y el otro ordenanza, el negro José, a dos españoles ocultos en unos barrancos cerca del río. Armados se dirigieron a ellos, el negro José con fusil y Martínez con una lanza; y como los oficiales españoles intentaran defenderse con sus espadas, el uno fue muerto por José, compañero de Martínez y éste acosó al otro, quien pudo escapar de sus terribles lanzadas, gracias a la coraza que resguardaba su pecho; pero fue ligeramente herido en la garganta”. “Viéndose ya perdido, ofreció a cambio de su libertad, a su aprehensor, la faja

de onzas que tenía al cinto, que el ordenanza apenas conocía, pero cuyo valor no alcanzó a deslumbrarlo. Díjole: —Yo soy el General Barreiro, toma y suéltame—. Siga adelante (ordenó Martínez) y si no lo arreamos, agregó enristrándole de nuevo la lanza”.

“Un momento después, al llegar a la casa de teja, que todavía no podía llamarse cuartel general porque la victoria de los unos y la derrota de los otros hacía de aquel campo algo inexplicable, se presentaron Martínez y el negro José al Libertador, quien los recibió severamente, diciéndoles: ¿Por qué no estaban aquí a recibir al “Muchacho”? ¿En dónde, qué estaban haciendo? (“Muchacho” llamaban al caballo negro, guajiro, que el Libertador montaba aquel día). Mi general, coger a su traído, un güen prisionero, contestole Martínez presentándoselo”.

“Los dos generales se miraron de hito en hito. ¿Quién es Ud.?, preguntó Bolívar con la celeridad del rayo. (Bolívar no había visto personalmente a Barreiro). (Antes de contestar le miró a los ojos, como es costumbre entre caballeros castellanos, y será una de las razones que tenemos para llamarnos a ser sus herederos, y no bajar la vista cuando estamos en desgracia). Yo soy el general Barreiro, le dijo con dignidad”.

“Estaba presente Salvador Salcedo, quien fue el primer soldado que pasó el puente en persecución del enemigo, y por lo cual el Libertador lo hizo capitán sobre el campo de batalla, y exaltado todavía por el furor del combate, quiso alancear a Barreiro pero Bolívar lo impidió con un grito y dio orden pa-

ra que se lo colocara a la cabeza de dos mil y tantos prisioneros, añadiendo que fuera tratado con especial consideración y después de hacerle el saludo militar”.

“Cuando esto hubo pasado, volviéndose Bolívar al ordenanza díjole: —Muy bien sargento Martínez, tendrá usted cien pesos de gratificación. Martínez no contestó, porque el pobre soldado no pudo juzgar con precisión lo que aquello significaba”.

El otro testimonio corresponde a la confrontación de Zaldúa Alvarez. Deseando objetivizar el interrogatorio llevaron a Martínez a un gran salón donde colgaban varios retratos de próceres y le preguntaron cual de ellos correspondía al Libertador. —Este es mi General Bolívar, fue la afirmativa, lacónica, imperturbable y emocionada respuesta. El acto conmovió a los circunstantes. Respetuosamente se inclinaron ante aquella reliquia viviente de la Patria y cambiaron impresiones sobre la evidencia.

En Belén de Cerinza, donde nació el 20 de octubre de 1807, murió el niño-héroe de la Independencia el 24 de marzo de 1885. Era entonces un anciano más para la sociedad y un prócer menos para la historia.

La Oración pronunciada por el doctor Tito Tulio Roa, fue la siguiente:

EFEMERIDES PATRIAS

Desde Zipacón hasta Soatá, vigilado por los ramales de la Cordillera Oriental se extiende el altiplano cundinoboyacense, una de las regiones más bellas

y más cargadas de historia en la geografía colombiana. Aquí se desarrolló en la época prehistórica la cultura chibcha, caracterizada más por sus normas morales y espirituales y por su organización social y política, que por sus avances materiales.

A este altiplano llegó la diezmada expedición de don Gonzalo Jiménez de Quesada, que se repartió por todo el territorio, fundando ciudades como Bogotá y Tunja, y legalizando en actas, pero manteniendo sus nombres aborígenes, los numerosos poblados que, bien organizados y abastecidos encontraban a su paso. Estas agrupaciones de sonoros nombres y bellos significados, sirvieron de base a la vida que España iniciaba en América, en ambicioso gesto de esfuerzo y de gloria. Si nos detenemos a examinar cómo se han conservado y cómo quedaron para la historia los nombres de estas agrupaciones, muchas de las cuales son hoy importantes centros de desarrollo social, político y económico, bien comprendemos que sobre el tronco chibcha vino el injerto español, manifestado en el mestizaje de sangres y de espíritu, lo que ha hecho de estas gentes uno de los grupos raciales de más unidad y trascendencia en la población colombiana. Quizás el clima y el paisaje llevaron a los españoles, especialmente andaluces y castellanos, que fueron la mayoría entre los que llegaron al altiplano, a organizar su vida sedentaria, a hacer de esta región lugar definitivo de su residencia, cultivando trigo y olivos y cuidando ganados que se alimentaban con facilidad. Por eso dijo

don Juan de Castellanos, el famoso cura de Santiago de Tunja durante cuarenta años, y autor de las *Elegías de Varones Ilustres de Indias*, "haber encontrado tierra buena, tierra que pone fin a nuestra pena".

La circunstancia de ser una región mediterránea, más las condiciones del ambiente, apresuraron a los nuevos pobladores a organizarse con sus alcaldes y regidores, con sus parroquias y sus cabildos, con todo lo que indicaba el sometimiento a un orden jurídico, la obediencia a una ley, la profesión de un credo religioso y la constitución de una nueva familia, unidos el elemento indígena y el peninsular, con lo cual prolongaba España su espíritu y demostraba ser el mejor colono de los tiempos modernos.

Así se realizó la triple unidad de sangre, religión y lengua, desde el Río Grande del Norte hasta la pampa Argentina, dando vida a un nuevo pueblo, a una nueva raza, con la misma organización religiosa, familiar y política, y con igualdad de sentimientos, aspiraciones y orientación hacia el bien común. Este el mestizaje de sangres y de espíritu, que se hizo presente en las gestas de la Independencia, y que ha manifestado a través de la historia el apego a su tradición de dignidad y libertad.

Aquí en este altiplano donde "más sabe a trigo el pan", donde el aire es más puro y el sol brilla mejor, y es la fe más profunda y el amor más fuerte", la vida colonial se desarrolló calmada y vigilante; la economía fue esencialmente agraria. En realidad la gente vi-

vía en sus campos, cuidando sus cultivos y ganados, y sólo el cumplimiento de los deberes religiosos y el mercado semanal, los juntaba para hablar, en el castellano del siglo de oro, que todavía se estila en algunas regiones, sobre la bondad o las inclemencias del tiempo, el exceso de tributos o la forma como se les gobernaban, sin que faltara el comentario sobre el último chisme político o social, que tanto aguza la imaginación y el doble sentido en la emisión de los conceptos. Estrictos cumplidores de sus deberes, pero también intransigentes defensores de sus deberes, seguían la trayectoria de vecinos y familiares, como todavía se acostumbra, emulando más que en la acumulación de riquezas materiales, en la nombradía que daba un cargo, en la distinción que confieren las cualidades espirituales y morales. De ahí la inclinación al sacerdocio, a la milicia, a la política, las profesiones liberales, en fin. Así éramos y así somos. Es, si bien se miran las cosas, la propensión a servir, más que servirse, la preocupación por el bien común.

Hace 156 años, por estos mismos días, se llevaba a cabo en tierras de Boyaca la campaña libertadora. Después de planear y organizar e iniciar la marcha en las llanuras de Casanare, ese ejército de pordioseros que llamara Barreiro, emprendió la ascensión a los Andes, en medio de las más grandes penalidades. Los dos grandes, Bolívar y Santander, eran dignos jefes de esos héroes. No es el caso relatar aquí los pormenores de esta marcha, superior según los versados, a la de Aníbal en los Alpes,

al principiar las guerras púnicas en los grandes días de la expansión romana; o a la del General José de San Martín, quien, después de cuatro años de preparación, bordeó el Aconcagua para dar la libertad a Chile. Los padres de la Patria nuestra, carecían o escaseaban de los elementos indispensables para tamaña empresa. Pero no les faltó la fe en Dios, la seguridad en la justicia de su causa, la certeza en el valor de los jefes, oficiales y soldados, y la confianza en la colaboración entusiasta y decidida de las gentes y de las regiones que iban libertando del dominio español. Y el presupuesto no falló. Iniciada la campaña el 26 de mayo en la aldea de Mantecal, en plena llanura, siguió la marcha por Guasqualito, Arauca, Tame, Pore, y Morcote, y, precisamente el 27 de junio, hoy hace 156 años, se libró y ganó el primer encuentro con el ejército del rey en el pueblo de Paya puerta de acceso a los Andes y a la Nueva Granada. El triunfo en el desfiladero de Paya, que comparan en sus dificultades con las Termópilas de Grecia, fue el pago a tanto sacrificio y tanto esfuerzo. Era un nuevo amanecer. Sobre el lomo de los Andes atravesaron el páramo de Pisba para llegar a Socha el 6 de julio, donde fue reparada la tropa con vestidos, alimentos y cabalgaduras, y aumentada con gentes de la comarca. La conducta de Socha la ha destacado la historia y hace un año, las sociedades Bolivarianas de Colombia y Venezuela, señalaron con piedra blanca este comportamiento heroico; y abriéndose paso en medio de todas las penalidades, van venciendo

nuestros ejércitos, hasta llegar al Pantano de Vargas y Boyacá, culminación feliz de esfuerzos y privaciones, de colaboración entusiasta y general, y total entrega de un pueblo en busca de su libertad. Aquí se abre la puerta a la independencia americana, que se define totalmente el 9 de diciembre de 1824 en Ayacucho, "Rincón de los muertos", en lo que podría llamarse la batalla de las naciones, porque allí se dieron cita los soldados del continente, siendo Colombia la grande, la que más aportara en jefes, soldados y gastos en general. Allí quedó sellada la independencia de este pueblo de América, que cada día pesa más en la balanza del mundo.

En estas anuales conmemoraciones de las fechas patrias, que tan celosamente alientan la Academia Colombiana de Historia y la Sociedad Bolivariana de Colombia, vengo en representación de esta última a exaltar la memoria de un adolescente, digno representante de su tierra y de su raza, ejemplo de juventudes, ajeno a toda gloria y a toda recompensa, responsable desde muy temprano, voluntario del patriotismo, caballero del desinterés, abanderado del sentido común y heraldo de la victoria. Su nombre, rotundo y armonioso: **Pedro Pascasio Martínez.**

Nacido en Belén de Cerinza el 20 de octubre de 1807, estaba al servicio del jefe patriota Juan José Leiva, en cuya casa se alojó el Libertador a su llegada a Belén el 18 de julio de 1819. "El lindísimo valle que forma una buena parte del vecindario, dice el eminente sacerdote e historiador, monseñor Cayo

Leonidas Peñuela, en su monumental obra "Album de Boyacá", no era como hoy, una faja de esas continuas, sino un variado jardín agrícola, que por aquellos días estaba en toda exuberancia de la producción, de manera que al bajar de las cuevas de Piedrarrajada para descender al puente de la Tenería, los soldados todos no pudieron disimular su grata sorpresa, que llegó al colmo, cuando vieron que a uno y otro lado del camino salían los campesinos a obsequiar gratis y con la más alegre voluntad, con alimentos, tabaco y aun aguardiente a los libertadores, que no llegaron a la población sino al declinar el día, llenos de gratitud y alegría.

"Tales demostraciones de amor y beneficencia para con el ejército, eran sencillamente fruto del trabajo popagandista de varios vecinos e hijos de aquella tierra. El padre Agustino Fray Isidro Leyva, Prior en el convento de Belén de Chámeza, había destinado al consumo de las tropas todos los recursos que no eran absolutamente necesarios al convento, y ahora había venido a inculcar el mismo desprendimiento a sus paisanos; el párroco del lugar, doctor Primo Feliciano Mariño, había sido de los más entusiastas servidores de la Patria Boba, y durante el terror era el agente de las comunicaciones que las señoras de Bogotá, enviaban a Casanare, y el cajero que auxiliaba a cuantos pasaban a la llanura a engrosar las filas patriotas; el capitán de milicias don José María Valderrama, servidor igualmente de la época anterior, y ahora diligentísimo agente para reunir recursos de todo género; don

Juan José Leiva, diputado en nuestras asambleas o Colegios electorales en la época de los ensayos, representante de Casanare en el Congreso de 1812, tesorero del ejército libertador de Venezuela hasta fines de mayo de 1813, prisionero de Morillo y escapado de sus garras en 1816 y despojado de todos sus bienes en castigo de su constancia. Tales eran los próceres de aquel pueblo, que lo fueron también de la Patria y merecieron el título de miembros de la orden de los libertadores”.

“Estos caballeros se disputaban el honor de hospedar y agasajar a los jefes del ejército, y Bolívar, en acatamiento a la amistad que lo ligaba con el señor Leyva desde 1813, eligió su casa. Entre las personas del servicio doméstico le llamó la atención un galopín o muchacho de mesa, muy vivo y listo para todo; notolo el señor Leyva, y con la galantería de un caballero culto y patriota, le ofreció el sirviente por si lo estimaba de alguna utilidad; y como el Libertador viese que al chico le bailaban los ojos y se le hacía la boca agua por irse con el general, lo aceptó, asignándole como funciones privativas el cuidado de sus cabalgaduras, que cumplió muy lucidamente. Este fue el soldado del rifles, **Pedro Pascasio Martínez**, que aún no cumplía doce años”.

Peleó en Pantano de Vargas y Boyacá. Cuando la batalla ya estaba decidida, en compañía del negro José, otro ordenanza del Libertador, hicieron prisionero al jefe de los ejércitos españoles, general José María Barreiro, quien se escondía en lo que hoy se conoce con

el nombre de Piedras de Barreiro, con otro oficial español.

.....
Aquí la misma transcripción que hace el doctor Armando Gómez Latorre.

“Y apunta Ulises Rojas: terminada la campaña Martínez se trasladó a su tierra natal y se dedicó a las labores del campo. El 13 de junio de 1831 contrajo matrimonio con Margarita Silva, tuvo varios hijos y murió en Belén el 24 de marzo de 1885. El congreso le había decretado una pequeña pensión”. Esta la vida de nuestro héroe, casi niño, cuyas actitudes son fruto de una formación en el cumplimiento del deber, en el culto sencillez de la libertad.

Por este estilo fueron los soldados anónimos que con su sudor y con su sangre dieron vida a la República. Su concepto cristiano de la vida y su respeto a los derechos de los demás, son consecuencia de su fe religiosa. Su vida comprobó la palabra de la Escritura: “Allí donde esta el espíritu de Dios, allí está la libertad”.

En las épocas de cosecha suelen los boyacenses hacer convites para la recolección. Hombres, mujeres, niños, todos en una alegría contagiosa, toman la hoz o la asada, los empaques, los animales de trabajo, y cuantos elementos sean necesarios para que la tarea se desarrolle pronto y bien. Los brazos se prestan, dice nuestro campesino, y hoy en una parcela, mañana en otra, y así hasta que el vecindario va llenando sus trojes, sin esperar el pago diario, pero compartiendo el pan en medio de risas, de dichos, de coplas y de cantos,

van siguiendo la labor hasta terminarla. Y concluida, de pie todos, en semicírculo, y con la herramienta en una mano y el sombrero en la otra, cantan el Santo Dios, que es el agradecimiento a la Divinidad por los beneficios recibidos; y luego, en alegre tropel, entonan la jea, que es la expresión de entusiasmo por el fruto alcanzado, por el trabajo realizado, por la esperanza alcanzada. En seguida se reparten por la vereda entonando coplas de profunda filosofía, sobre la vida, sobre la muerte y sobre el amor; y cuando ya se escode el sol de los venados, llegan a sus casas, y en completa comunión de espíritu, después de la cena, sin que nadie falte, el patrón que allí llamamos, que es el jefe de la familia, inicia el rosario de cinco o quince casas, según las circunstancias y las necesidades. Así se completa la labor cotidiana.

Así fue en los días de la independencia, y ha sido ahora y, quiera Dios, siga siendo en los momentos de incertidumbre de la República. Callados, pensativos, maliciosos, desconfiados, observadores, regateadores, verdaderos psicólogos, analizan la situación. Y sólo se comprometen cuando ven que la libertad está en peligro, que su trabajo puede perderse, que la santidad de su hogar no está segura, que su fe está amenazada y el porvenir de sus hijos se cubre de incertidumbre y de sombras. Cuando todo esto vé, y siente que la tierra que lo vio nacer y que lo habrá de cubrir, le es arrebatada sin misericordia; que el culto de sus dioses le es prohibido y prohibido también el amor de su sangre, y que nada quedará del

fruto de su trabajo; cuando siente que no puede creer, ni pensar, ni hablar, y que de persona se convierte en cosa, entonces vuelve al convite; y desde la eminencia de las cordilleras, desde el fondo de los valles, desde las laderas empinadas o de la casa que cuidan los abuelos, sale el grito que llama a la defensa, y nadie, cualquiera sea su condición, evade el peligro que se acerca; mejor lo afronta valeroso y decidido hasta rendir la vida, si ello es preciso, para que la libertad no se extinga, ni la fe se debilite, ni la familia se disuelva.

Así fue en los días de Pedro Pascasio Martínez; en esos días brumosos de junio, julio, agosto, cuando el viento peina las espigas y el sol esquivo principia a dorarlas; cuando los ganados se ven más alegres y más brillantes porque son más tiernos y más abundantes los pastos; en esos días de fiesta cuando lucen las mejores prendas, porque hay que participar en las festividades de Corpus, del Sagrado Corazón y de la Virgen del Carmen, toda la familia muy lucida y pronta al banquete eucarístico. Así fue, digo en esos días de 1819, cuando la tierra fue pródiga y propicio el tiempo, los brazos listos y el ánimo resuelto para el convite de recolección de la cosecha de año grande, que en Paya, Pisba, Socha, Tópaga, Gámeza, Corrales, Pantano de Vargas y Boyacá, dio a Colombia y América el anhelado fruto de la libertad. Aquí se mecía la cuna de la República, arrullada por estos nuestros padres y hermanos mayores de piel cobriza, pie descalzo y voluntad de hierro.

¿Y para qué la libertad? ¿Acaso tan solo para poseer y reclamar derechos sin que nos cobije ninguna obligación? Hay que cuidarnos de los nuevos evangelistas de la libertad y comprender que no la hay, donde no se respete la dignidad humana. "Desde cuando se inventaron los derechos del hombre, dice un filósofo americano, cualquier imbécil los sabe de memoria para exportarlos, como si la igualdad ante la ley implicara una equivalencia de aptitudes. Halagar a los ignorantes y merecer su aplauso, hablándoles sin cesar de sus derechos, jamás de sus deberes, es el postrer renunciamiento a la propia dignidad".

¿Y para qué la libertad? Bellamente lo dijo Fernando Soto Aparicio, poeta y escritor de las nuevas promociones, coterráneo de Casilda, la vieja campesina boyacense que cuidara para el Libertador el famoso palomo blanco que lo llevara desatando cadenas y creando Repúblicas hasta los confines de lo que fue el viejo imperio Incaico.

¿Para qué la libertad hermano?
Para sentir que a nuestro lado crece,
y con su raudal palpitar parece,
un corazón que vibra entre la mano.

Para saber que si la vida es sólo un
| viaje,
alguien espera en la distancia rada
y prepáranos siempre al abordaje,
si está la libertad amenazada.

La libertad es ser tu propio dueño;
disponer a tu gusto de ti mismo;
escoger entre el monte y el abismo,
entre las inquietudes y el ensueño.

Y para tí, pequeño, que comienzas
a ver el mundo, y que tan solo piensas
en un juguete, un dulce o una flor,
para tí que aprisionas en las manos
los polluelos del sol de los veranos,
la libertad es solamente amor.

Para tí la libertad es una madre,
que no deja que el mundo te taladre
con sus dardos tentados de dolor.

O es el arroyo a donde vas a veces,
buscando las saetas que los peces,
disparan a su propio resplandor.

Y es, finalmente, descubrir la tierra,
amarla desde el valle hasta la sierra,
y buscar la verdad en donde esté.

Vivir la vida siempre digna y plena,
y afrontar el dolor, con la serena
fuerza que da la verdadera fe.

ASPECTOS JURIDICOS

En esta sección:

Comentarios al Código de
Justicia Penal Militar.
I Parte

Piratería Aérea?

Los Sujetos Activos del
Delito en la Jurisdicción
Penal Militar.



COMENTARIOS AL CODIGO DE JUSTICIA PENAL MILITAR

PRIMERA PARTE

Capitán Abogado
JAIME QUEVEDO E.

El tratadista francés Pierre Hugue-
ney define concretamente el derecho
penal militar como: "El conjunto de
leyes que organizan la represión de las
infracciones militares por medio de
penas".

"Figura al lado del derecho penal
común. Se ha constituido una rama
aparte, por la naturaleza de las fun-
ciones o actividades propias de los
militares, por eso los juzgan tribuna-
les formados dentro de la misma ins-
titución por procedimientos especiales
y para decidir, como es obvio, sobre
hechos ilícitos que sólo pueden cometer
los militares o los civiles asimila-
dos a tales".

El artículo 170 de la Constitución
dice que, "de los delitos cometidos
por los militares en servicio activo y
en relación con el mismo servicio,
conocerán los cortes marciales o tri-
bunales militares, con arreglo a las
prescripciones del Código Penal Mi-
litar".

"Los fueron bien entendidos y prac-
ticados, nada tienen en sí de repro-
chables, si las jurisdicciones son espe-
ciales por la especialidad de la ma-
teria; si tienen por objeto dividir
racionalmente el trabajo jurídico; si
están sujetas en su acción al rigor de
las leyes; si se aplican por igual a
todos los asuntos judiciales de una
misma naturaleza, y si están reglados,
en resolución, por la suprema garan-
tía de las leyes comunes".

"Es muy racional que este artículo
establezca la jurisdicción militar para
los delitos puramente militares y los
que se refieren a este servicio, por
medio de cortes marciales y tribunales
de esta naturaleza, y con arreglos a
los procedimientos del caso y a las
prescripciones del Código Penal Mi-
litar.

El Gobierno Nacional, haciendo uso
de las facultades que le otorga la
Constitución Nacional, Artículo 21, y
con el fin de restablecer el orden pú-

blico, mediante decretos expedidos durante el estado de sitio, en varias oportunidades, ha otorgado competencia a la jurisdicción penal militar para conocer y juzgar mediante el procedimiento de los consejos de guerra verbales, de ciertos delitos cometidos por particulares y que hacen relación al mismo orden público, tales como la rebelión, asociación para delinquir, secuestro, extorsión, etc., tal caso ha ocurrido con los decretos: 1290 de 1965, 593 de 1970 y 254 de 1971.

El Código Penal Militar actual es el Decreto 0250 de julio 11 de 1958.

Para consulta, de los estudiosos de esta Rama del Derecho Penal, se citan a continuación las disposiciones que tuvieron vigencia con anterioridad al actual Código de Justicia Penal Militar: Ley 84 de 1931, Decreto 2180 de 1944, Ley 39 de 1945, Decreto 1125 de 1950, Decreto 2007 de 1952, Decretos 2900 y 2981 de 1953, Decretos 1418, 1823, 2062 de 1954 y Decreto 934 de 1955.



Capitán Abogado
JAIME QUEVEDO ENCINARES

Respecto a la Policía Nacional, este cuerpo armado, desde el año de 1952, viene gozando del llamado fuero militar. A partir de este año el Gobierno Nacional ha venido expidiendo varios decretos, en este sentido, disponiendo que los delitos que cometan sus miembros con ocasión del servicio son de competencia de la Justicia Penal Militar, así tenemos: Decreto 161 de 1952, Decreto 1814 de 1953, Decreto 1426 de 1954, Ley 193 de 1959, Decreto 1705 de 1960, Decreto 1267 de 1962, Decreto 1667 de 1966, Ley 48 de 1967, Decreto 2696 de 1968, encontrándose actualmente en vigencia el Decreto 2343 de 1971 que en sus artículos 7º y 8º dispone la aplicación del Código de Justicia Penal Militar a la Policía Nacional cuando cometan delitos "con ocasión del servicio o por causa del mismo o de funciones inherentes a su cargo".

El actual Código de Justicia Penal Militar, Decreto 0250 de 1958, en su Artículo 284 dispone que para los efectos del mismo "los términos militar o militares" se aplican a los miembros de las Fuerzas de Policía a excepción de lo dispuesto en el Capítulo IV, Título IV, Libro II que se refiere al delito de "Deserción".

Igualmente en el Libro III, Título III, Capítulo VII, Artículos 345 a 349 establece quienes son los Jueces de Primera Instancia para las Fuerzas de Policía.

Los delitos comunes cometidos por los miembros de las Fuerzas Militares y de Policía Nacional corresponde su juzgamiento a la Justicia Ordinaria.

Pero, al respecto el Código de Justicia Penal Militar, en su Artículo 308, Numeral 2º trae una excepción, al disponer que la jurisdicción Penal Militar conoce: "De los delitos establecidos en las leyes penales comunes cometidos por militares en servicio activo o por civiles que están al servicio de las Fuerzas Armadas, en tiempo de guerra, turbación del orden público o conmoción interior".

El Derecho Penal Militar al igual que el Derecho Penal Común se divide en material o sustantivo y formal o adjetivo o de procedimiento.

El Derecho Penal Militar Material o Sustantivo: Lo constituyen aquellas normas encargadas de definir los delitos y señalar sus sanciones. El Derecho Penal Militar Sustantivo se encuentra consagrado en el Código de la Materia en los Libros I: De los delitos y de las sanciones en general, y, II: De los delitos en general.

El Derecho Penal Militar Formal o Adjetivo o de Procedimiento: Lo constituyen las normas que señalan en procedimiento para averiguar la comisión de las infracciones penales militares,

quienes son sus autores y la forma como se les debe aplicar las sanciones. El Derecho Penal Militar Formal o Adjetivo o de Procedimiento se encuentra consignado en el Código de la Materia, Libro III que trata de la acción penal militar, jurisdicción y competencia, organización de la Justicia Penal Militar, Auditores de Guerra, personas que intervienen en el proceso penal militar e incidentes. En el Libro IV: Actuación procesal, pruebas, del sumario, detención y libertad del procesado, calificación del sumario, el juicio, recursos extraordinarios, ejecución de las sentencias y relaciones con las autoridades extranjeras.

BIBLIOGRAFIA

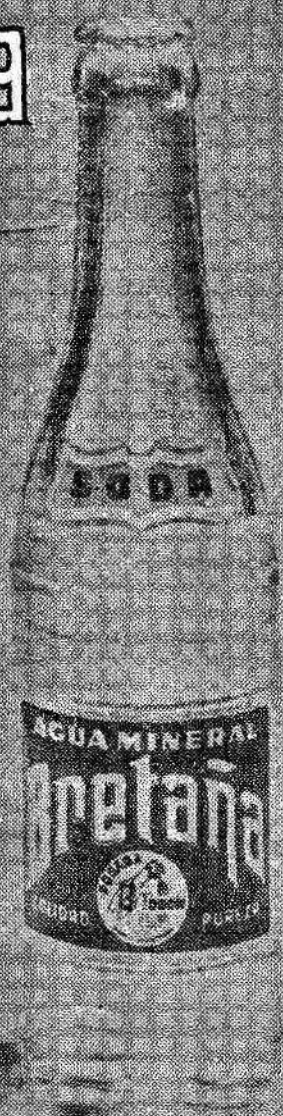
Agustín Gómez Prada. Derecho Penal Colombiano. Editorial Temis, 1959, página 17.

José María Samper. Derecho Público Interno de Colombia. Comentarios al Artículo 170 de la C.N.

Código de Justicia Penal Militar. Decreto 0250 del 11 de julio de 1958, Imprenta Fuerzas Militares, 1970.

no diga soda pida

Bretaña



PIRATERIA AEREA?



LEONEL OLIVAR BONILLA
MAGISTRADO

1.— El día 5 de marzo de 1968, el avión HK 136 de la empresa aérea Avianca, en vuelo de Riohacha a Santa Marta, era desviado por la acción de algunos de sus pasajeros hacia Santiago de Cuba. El 20 de mayo de 1969, el avión HK 1403 cuando volaba de Bogotá a Pereira es desviado hacia Cuba en forma similar. El 8 de mayo de 1971, el avión HK 173 de la misma empresa, cumplía su itinerario entre Montería y Cartagena; al aproximarse a esta ciudad, un sujeto armado de revólver entró a la cabina de mando y por medio de amenazas obligó al piloto a conducir la aeronave a territorio venezolano. Tres manifestaciones de una nueva modalidad de la delincuencia que sorprende al mundo, se cumplían en el territorio colombiano. En los medios de comunicación se daba a los autores el calificativo de aeropiratas, y a las acciones así realizadas se les señalaba con la denominación común de piratería aérea.

2. — La piratería. Asociamos la idea de la piratería con las actividades desarrolladas en el mar, por grupos de individuos, por lo general ingleses y franceses, quienes atacaban a los navíos para apoderarse del oro y otras riquezas que transportaban de América a España durante el sig'lo XVI. El más famoso fue Francisco Drake. (El Drago), personaje de leyenda: pirata; corsario al servicio de la reina Isabel I de Inglaterra; destacado marino; político. Nació en Plimouth, aunque otro autor afirma que Growndale

fue su cuna; tampoco se tiene certeza del año de su nacimiento: entre 1539 y 1545. Con éxito sorprendente atacó los puertos españoles en América; "ahí, en las costas de México, —dice Germán Arciniegas al describir las actividades de los piratas— en Cartagena de los castillos de piedra, en el golfo del Darién, en la Guayana, en la punta de la Florida, van a formarse los almirantes ingleses". Fue el primer navegante inglés en darle la vuelta al mundo, en 1580; repetía así la hazaña iniciada por Hernando de Magallanes en 1519 y que terminó Juan Sebastián Elcano en 1521. En el año citado la reina lo nombró caballero; llegó a Santo Domingo e incendió la mayor parte de la ciudad; el 9 de febrero de 1586 al mando de diecinueve buques tomó a Cartagena; se retiró luego de obtener por el rescate una crecida suma representada en dinero, oro y perlas. En 1587, durante la guerra con España, entró al puerto de Cádiz e incendió una poderosa escuadra que el rey Felipe II alistaba para lanzarla contra Inglaterra. En 1588, vicealmirante de la flota inglesa que derrotó a la Armada Invencible; era el segundo comandante. Organizó después una formidable expedición contra los puertos del Caribe; destruyó a Santa Marta y a Riohacha; realizó algunos simulacros ante Cartagena; esta vez no se atrevió a atacarla y se dirigió a Panamá; murió de fiebre frente a Portobelo en 1596.

En la época actual recordamos una acción que por su importancia fue registrada en todos los periódicos del

mundo; en 1961, el Capitán Enrique Galvao al frente de un grupo de revolucionarios, contrarios al gobierno de Antonio de Oliveira Salazar, se apoderó del buque Santa María que navegaba en el Atlántico. La aventura terminó en el Brasil, cuyo gobierno les concedió asilo.

Pero la historia de esta actividad antisocial nace con el desarrollo de la navegación en el Mediterráneo; uno de los más ilustres paladines de la antigüedad, capturado por piratas, fue Julio César; bajo la dictadura de Sila de quien era adversario, cuando navegaba con destino a Roma, "Fue apresado junto a la isla Farmacusa por los piratas, que ya entonces infestaban el mar con grandes escuadras e inmenso número de buques". No resistimos el deseo de continuar el relato del historiador Plutarco: "Lo primero que en este incidente tuvo de notable fue que, pidiendo los piratas, veinte talentos por su rescate se echó a reír, como que no sabían quién era el cautivo, y voluntariamente se obligó a darles cincuenta. Después, habiendo enviado a todos los demás de la comitiva, unos a una parte y otros a otra, para recoger el dinero, llegó a quedarse entre unos pérfidos piratas de Cilicia con un solo amigo y dos criados, y, sin embargo, les trataba con tal desdén, que cuando se iba a recoger les mandaba decir que no hicieran ruido. Treinta y ocho días fueron los que estuvo más bien guardado que preso por ellos, en los cuales se entretuvo y ejercitó con la mayor serenidad, y, dedicado a componer discursos, tenía los oyentes,

tratándolos de ignorantes y bárbaros cuando no aplaudían, y muchas veces les amenazó, entre burlas y veras, con que los había de colgar, de lo que se reían, teniendo a sencillez y muchachada aquella franqueza. Luego que de Mileto le trajeron el rescate y por su entrega fue puesto en libertad, equipó al punto algunas embarcaciones en el puerto de los Milesios, se dirigió contra los piratas, los sorprendió anclados todavía en la isla y se apoderó de la mayor parte de ellos. El dinero que les aprehendió lo declaró legítima presa, y, poniendo las personas en prisión de Pérgamo, se fue en busca de Junio, que era quien mandaba en el Asia, porque a éste le competía castigar a los apresados; pero como Junio pusiera la vista en el caudal, que no era poco, y respecto de los cautivos le dijese que ya vería cuando estuviese de vagar, no haciendo cuenta de él, se restituyó a Pérgamo, y reuniendo en un punto a todos aquellos bandidos los puso en un palo, como muchas veces en chanza se lo había prometido en la isla". (Vidas Paralelas, T. III, pág. 394).

3.— Aspecto Jurídico. El diccionario de la lengua española define al pirata como el ladrón que anda robando en el mar; a la piratería como el ejercicio de pirata; y piratear, apresar o robar embarcaciones, más comunemente cuando navegan.

Se dice también que la piratería es el robo en el mar; pero como lo enseña Sebastián Soler, es una definición muy limitada pues si un pasajero de

un buque roba un reloj a otro, no puede clasificarse este acto como piratería. "Para alcanzar el concepto de piratería, se requiere un hecho de cierta magnitud, por efecto del cual pueda decirse que, en realidad no solamente a sido afectado o puesto en peligro el derecho de propiedad, sino algún otro derecho. El concepto de piratería adquiere así otros contornos, y de acuerdo con el se llama piratas a los que recorren los mares en un bajel armado para cometer actos de depredación o violencia por propia autoridad. Tales actos pueden, según algunos, no ser exclusivamente robos; basta que sean actos de depredación o violencia, inclusive contra las personas.

"Es evidente, entonces, que el concepto de piratería adquiere muy distintas proporciones. Comiéncese por advertir que en la forma normal, el hecho requiere un cierto género de violencias que recae sobre un barco y afecta su libre desplazamiento por el mar. Como instrumento de comisión se emplea también un barco, sin perjuicio de algunas formas especiales de ejecución". (Soler Derecho Penal Argentino, T. IV, pág. 580).

Para Carrara la piratería es una forma de hurto violento y consiste en atacar en el mar un barco para saquearlo, para aprisionar o matar a los pasajeros con fines de lucro. (Programa, T. IV, pág. 181).

4. — La piratería y la legislación nacional.

El Código Penal en su artículo 136 describe las conductas que constituyen actos de piratería. Por su estructura puede clasificarse como tipo acumulativo, ya que agrupa varias conductas que podrían constituir independientemente distintos tipos legales.

“Art. 136.— Cometén delito de piratería y quedarán sujetos a la pena de cinco a quince años de presidio:

1º) Los que en el mar o en los ríos de la República apresen a mano armada alguna embarcación, o cometan depredaciones en ella o hagan violencia a las personas que se hallen a bordo.

2º) Los que yendo a bordo de una embarcación se apoderen de ella, ya sea para saquearla, para destinarla a la piratería o para entregarla a un pirata.

3º) Los corsarios que, en caso de guerra entre dos o más naciones, salgan a corsear sin carta de contramarca o patente de corso de alguna de ellas, o con patente de dos o más naciones beligerantes, o con patente de una de ellas, pero practicando actos de depredación contra buques de la república o de otra nación para hostilizar a la cual no estuvieren autorizados. Las disposiciones de este artículo se aplicarán igualmente a las aeronaves.

4º) El que por cuenta propia o ajena equipe un buque destinado a la piratería.

5º) El que comercie o trafique con piratas o les suministre auxilio”.

Pertenece esta disposición al Capítulo III del Título I del libro I, **Delitos contra la Existencia y Seguridad del Estado.**

El bien jurídico protegido es doble: la existencia y la seguridad del Estado, aunque de acuerdo con el texto, busca también reprimir conductas proscritas por el derecho internacional, como veremos luego; el capítulo citado trae otras dos disposiciones, que por su estructura pueden calificarse como tipos subordinados, ya que se refieren a los comportamientos descritos en el artículo 136; en el 137 se agrava la sanción si en el curso del asalto a mano armada o del abordaje a una embarcación, la resistencia de los asaltados diere lugar a un combate o refriega de la cual resultaren heridos o muertos; en el 138 se dispone que el homicidio y las lesiones causados fuera del caso previsto en el artículo 137, la violencia carnal, el incendio y en general los actos de ferocidad o barbarie, cometidos por piratas en el curso de sus actividades, traerán consigo la respectiva responsabilidad, y las sanciones se aplicarán acumulativamente con las de piratería. Es decir que estas conductas se considerarán cometidas en concurso con la piratería, artículo 33 del código penal.

El Código Penal Militar define las conductas constitutivas de piratería en los artículos 116 y 119, que pertenecen al capítulo V del título I del libro II, **Delitos contra la existencia y la seguridad del Estado.** Podemos hacer una consideración igual a la que hicimos

al hablar del artículo 136 del Código Penal, en cuanto a los bienes jurídicos protegidos; el artículo 116 trae una redacción similar a la de aquel artículo, aunque podemos observar las siguientes diferencias que no dejan de tener importancia:

a) Según los numerales 1º y 2º de la norma penal común, el tipo es plurisujetivo; es decir, la conducta debe ser realizada por un número plural de personas; en cambio en el Código Penal Militar, y según estos mismos numerales, es monosujetivo, es decir, la conducta puede ser realizada por una sola persona.

b) En el numeral 4º se incluyeron las conductas previstas en los numerales 4º y 5º del Código Penal y se agregó, para la primera, el equiparar una aeronave con el fin allí mencionado.

c) El numeral 5º del Código Penal Militar trae estas modalidades especiales: apoderarse a mano armada de una aeronave, o hacer violencia a las personas que se hallen a bordo, o apoderarse subrepticamente de ella para destinarla a la piratería.

Conviene transcribir el artículo 119 del estatuto penal militar:

“Artículo 119.— Cometén igualmente el delito de Piratería y quedan sujetos a la pena de cuatro a doce años de presidio:

1º Los tripulantes o pasajeros de un buque o de una aeronave que faciliten a los de otro para que se apoderen violentamente de éstos, o de las personas o cosas que se hallen a bordo;

2º Los que, desde el aire, el mar o la tierra ocasionen con señales falsas o con empleo de otro medio doloso el naufragio o la varada de un buque, la pérdida o avería de una aeronave o determinen el aterrizaje forzoso o equivocado de la misma, con el propósito de robar o de causar algún perjuicio a las personas que se encuentren a bordo”.

5.— La jurisprudencia nacional. La Corte Suprema de Justicia en sentencia de casación de 27 de julio de 1970 y en relación con un fallo condenatorio dictado contra quienes desviaron una aeronave, acto que fue calificado en las instancias como delito de piratería, dijo lo siguiente:

“Sin embargo, el problema no es de simple clasificación, pues deriva del contenido mismo de los tipos, que ahora resultan estrechos, desbordados por la realidad, defecto común determinante de inquietudes supranacionales tendientes a corregirlo. El desarrollo objetivo de los pueblos supera siempre la previsión estatutaria. Los Códigos, particularmente el represor han de sufrir las consecuencias de ese desajuste, pues su naturaleza preceptiva de la conducta social y moral del hombre impide que las figuras antijurídicas se construyan con la versatilidad y expedición de las decisiones administrativas. De allí el que con marcada ligereza se diga que la piratería es un delito anacrónico, cuando lo cierto es que ha tomado nueva sustancia y rumbos desconcertantes y que es de la ley de donde proviene la incapacidad para

oponersele con la energía que merece su intrépida reiteración". Hace un breve análisis del artículo 116, se ocupa del numeral 5º y concluye: "No hay que convocar ideas especiales para descubrir las ostensibles deficiencias de los textos transcritos, pues en parte alguna incluyen como actividad específica de los piratas, el desvío de una aeronave y los medios indicativos empleados para separarla de la ruta y la destinación señalada en sus itinerarios. Si mencionan esta clase de transportes es para sancionar su empleo en guerra exterior y su apoderamiento para dedicarlos a la piratería. Cuando no se presenta tal situación ni asiste dicho propósito, los actos ejecutados no pueden encuadrarse en esta denominación por ausencia de tipo".

Concluyó el alto Tribunal que los actos consistentes en el desvío de una aeronave y los medios intimidativos empleados para separarla de la ruta y de la destinación señalada en sus itinerarios, constitúan los delitos de secuestro y robo, definidos en los artículos 294 y 402 del Código Penal, con las modificaciones que posteriormente se les han hecho.

El 294 fue modificado por el artículo 14 de la ley 16 de 1969 y luego por el artículo 5º de la Ley 21 de 1973 y dice: "Al que injustamente prive a otro de su libertad, fuera del caso previsto en el artículo anterior, se le impondrá pena de presidio de tres a seis años.

El Art. 402 que contiene el tipo básico del delito robo, fue modificado por el artículo 2º de la ley 4ª de 1943,

y luego por el artículo 8º de la ley 21 de 1973; en su inciso 1º dice: "El que por medio de violencia a las personas o a las cosas, o por medio de amenazas, o abusando de la debilidad de la víctima, se apodere de una cosa mueble ajena o se le haga entregar, incurrirá en prisión de dos a ocho años".

En relación con el delito de secuestro, la Sala Penal de la Corte Suprema de Justicia en la misma providencia recordaba que el Código Penal en los artículos 293 y 294 reprimía dos conductas criminosas que no obstante hallarse colocada dentro del mismo capítulo como dos modalidades de secuestro que atentan contra la libertad individual, tiene una acusada diferencia en tal forma que la doctrina define a la primera como secuestro de rescate ya que se comete con fines de extorsión, y a la segunda como secuestro de persona que se consuma desde el instante en que se realiza la privación de la libertad personal.

A las mismas conclusiones llegó la Corte en sentencia de 18 de septiembre de 1970.

6.— Nuestro concepto. El autor del desvío de un avión cometía delito de piratería, de conformidad con lo dispuesto en el Código Penal Militar. Para llegar a esta conclusión tenemos que hacer algunas consideraciones acerca de la tipicidad de la conducta.

Para Hans Welzel, el tipo es la descripción concreta de la conducta prohibida. Mezger lo define como el in-

justo descrito concretamente por la ley en sus diversos artículos y a cuya realización va ligada la sanción penal.

Dice Silvio Ranieri que el tipo, modelo o figura legal es el conjunto de elementos que, según la descripción contenida en los conceptos de las normas penales, componen los hechos que están prohibidos u ordenados con la amenaza de una pena. "Por consiguiente, el tipo es una abstracción legislativa que no debe confundirse con el hecho concreto que, para que pueda ser considerado como punible, debe quedar comprendido, ante todo, dentro de la previsión de una norma penal, es decir, debe estar conforme con el descrito en su modelo legal. La norma, en efecto da el modelo legal del hecho punible, y el hecho concreto para que pueda ser considerado como tal, debe corresponder al descrito en el modelo legal de la norma". Parece suficientemente explicado con esta cita lo que la doctrina denomina el proceso de adecuación típica mediante el cual se hace la comparación de una conducta concreta que debe corresponder exactamente al modelo legal, con todos los elementos y circunstancias previstas en forma abstracta en éste; podemos decir entonces, que el hecho es típico; que corresponde al tipo descrito en la ley. Este proceso de adecuación típica permitía afirmar al autor de la teoría Ernesto Beling al hablar del delito, que "la acción no es la violación de la ley penal; es la cumplida realización de lo que ésta describe". (Soler, Derecho Penal Argentino, T. I., pág. 300). Y porque obró de acuerdo con el mo-

de lo legal, se le sancionará si además de ser típica, la conducta es antijurídica y culpable.

Por el contrario, y según enseña el maestro Jiménez de Asúa, la atipicidad específicamente considerada "puede provenir de la falta de la exigida referencia a las condiciones del sujeto activo, del pasivo, del objeto, del tiempo o lugar y del medio especialmente previsto, así como de la ausencia en la conducta de los **elementos subjetivos de lo injusto**, y hasta de los elementos normativos que de manera taxativa ha incluido la ley en la descripción típica".

En realidad no parece necesario un detenido análisis de la casi totalidad de los tipos legales del delito de piratería, en sus distintas modalidades y comparar las descripciones con la conducta concreta consistente en que un individuo por motivos que no interesan a este estudio, se introduce en un avión en el cual viajan otras personas, y por medio de amenazas obliga al piloto a dirigir la nave a un aeropuerto distinto del previsto en el itinerario para concluir que no hay adecuación típica; por lo general, el autor del hecho sólo se propone salir del país sin el cumplimiento de los requisitos legales y sin tener que pagar el pasaje; no revela ninguna finalidad ulterior, ni el deseo de causar daño a las personas o a las cosas que se encuentran a bordo.

En primer lugar se observa que por la ley en sus diferentes numerales exige unas veces como objeto material

del delito una embarcación o un buque; como circunstancia especial, el mar o los ríos de la república; en los numerales terceros de los tipos básicos, habla de corsarios que atacan u hostilizan buques. De modo que no es necesario referirnos a ninguno de los otros elementos o circunstancias de las conductas para concluir que la acción que se considera no encuentra adecuación típica.

En cuanto a la referencia que de aeronave hace la ley, tenemos:

a) En el numeral 3º del artículo 139 del código penal se dice con ostensible impropiedad que las disposiciones de este inciso se aplicarán igualmente a las aeronaves. Es decir, que cometen delito de piratería los "corsarios", que, en caso de guerra, salgan a corso sin carta de contramarca o patente de corso de alguna de ellas, o con patente de dos o más naciones beligerantes, o con patente de una de ellas pero practicando actos de depredación contra aeronaves de la república o de otra nación para hostilizar a la cual no estuvieren autorizados. Fuera de que el corso es definido como la guerra marítima que hacen los particulares con sus propios buques, generalmente autorizados por el gobierno de una nación, actividad condenada por el derecho internacional, es difícil trasladar esta noción a las operaciones aéreas, lo que supondría la autorización a pilotos particulares para que con sus propios medios, hostilicen o ataquen naves o aeronaves de otro país, por su cuenta y riesgo, la acción

que consideramos nada tiene que ver con estas descripciones de la ley. Es la única referencia que de aeronave hace el código penal. La hace el código penal militar en el mismo numeral.

b) El estatuto penal militar en el numeral 4º del artículo 116 habla de equipar aeronave destinada a la piratería. Sobra cualquier consideración para decir que tampoco aquí encuentra adecuación típica.

c) Pero otra cosa ocurre con el numeral 5º del mismo artículo, y en esto, con la debida consideración y con el riesgo de equivocarnos, nos apartamos del criterio de la Honorable Corte Suprema de Justicia.

Vimos anteriormente que el artículo 116 es un tipo acumulativo, ya que en él se agrupan distintas descripciones, cada una de las cuales podría constituir independientemente un tipo penal, pero que sin embargo, el Legislador les ha atribuido la misma pena, por considerar que lesionan el mismo bien jurídico. Es muy diferente apresar a meno armada, en el mar, una embarcación, numeral 1º, que equipar una aeronave con destino a la piratería, numeral 4º, del código citado.

Son cinco los numerales del artículo 116, en el que se agrupan cinco descripciones legales a las cuales se les atribuye la misma pena. Pero aún se da el caso de aplicar la noción de tipo alternativo, pues observamos que cada uno de los numerales encierra conductas distintas; por ejemplo: según el numeral 4º, es delito de piratería:

a) Equipar por cuenta propia un buque para destinarlo a la piratería.

b) Equipar por cuenta ajena un buque para destinarlo a la piratería.

c) Equipar por cuenta propia una aeronave para destinarla a la piratería.

d) Equipar por cuenta ajena una aeronave para destinarla a la piratería.

e) Comerciar o traficar con piratas.

f) Suministrarle auxilio a los piratas.

En cualquiera de estas formas se comete el delito.

Enseña el maestro Jiménez de Asúa que como lo demostró Belling, en un correcto régimen legal a cada uno de los tipos ha de unirse estrechamente una sanción. "En los tipos alternativos, la pena conminada lo es para cualquiera de las hipótesis alternativamente previstas, y si no fuera por la disyuntiva y se diera más de una actividad del agente, no se aplicará dos veces la pena, por entender que se han cometido dos delitos, sino una sola vez, porque uno es el tipo, aunque de los supuestos alternativos se hubieren realizado dos o más". (Luis Jiménez de Asúa, tratado de derecho penal, T. III, pág. 795).

Edmundo Mezger cuando explica el problema de la composición de los tipos, se refiere a los llamados delitos mixtos, acumulativa y alternativamente formados, en los términos siguientes: "la existencia de una sola sanción penal en un artículo del Código puede reunir en una unidad externa a varios tipos. Se habla en tales casos de una

'ley penal mixta'. Gramaticalmente se expresa dicho carácter con la conjunción 'o' que aparece en el tipo. Ahora bien: el sentido de tal conexión es distinto según los casos, y demanda, por ello, un conocimiento más preciso que hemos de lograr interpretando los artículos que muestran tal carácter. Aquel 'o' expresa con frecuencia tan solo diferentes modificaciones del tipo, todas ellas de igual valor y enumeradas en forma casuística; carecen de propia independencia, y, por ello, son permutables entre sí, debiendo ser determinadas alternativamente en el proceso judicial". Agrega que a esta forma se denomina, con una expresión no muy acertada, ley mixta alternativa; designa varias especies de un caso. Pero también puede ligar varias especies independientes de ejecución del delito, no permutables entre sí, y por tanto no susceptibles de ser afirmadas en el proceso de modo alternativo; dice que se denomina a esta forma ley mixta acumulativa, para expresar varios casos distintos; dice que en la ley mixta acumulativa aparecen las distintas formas de ejecución del delito en concurso real entre sí, y a veces también en concurso ideal.

Esta última especie corresponde a la que conocemos con la denominación de tipos acumulativos, de que son ejemplos los artículos 116 del Código Penal Militar, de la piratería, y 177 ibidem, de la falsedad; como ejemplo del tipo alternativo se cita el contenido en el artículo 191 del código penal que describe las diferentes formas del delito de falso testimonio.

Pues bien: en el numeral 5º del artículo 116 encontramos estas tres conductas, cualquiera de las cuales constituye delito de piratería:

a) Apoderarse a mano armada de una aeronave.

b) Hacer violencia en las personas que se hallen a bordo de una aeronave;

c) Apoderarse subrepticamente de una aeronave **para destinarla a la piratería**. Solamente el último comportamiento descrito tiene un elemento subjetivo, entendido como la especial finalidad, ánimo o propósito señalado expresamente en ciertos tipos penales; como dice Jiménez Huertas, la conducta que tipifica es sólo aquella que está presidida por dicha finalidad o estado; no sería típica si falta este elemento.

Entonces el comportamiento en un caso concreto, encuentra adecuación típica, en cualquiera de estas formas:

a) Si el sujeto activo se apodera a mano armada de una aeronave. La ley no exige ningún propósito especial de parte del agente.

b) Si el sujeto activo hace violencia a las personas que se encuentren a bordo de la aeronave. Tampoco exige la ley un propósito especial que guíe la conducta del autor, para que la acción realizada coincida exactamente con la descripción.

No parece exacto afirmar, luego de analizar el tipo, que consagra tres conductas distintas, separadas por la disyuntiva "o", que se requieran los mismos medios ni la misma finalidad. Por eso no podemos concluir que si se

menciona en la ley esta clase de transporte, sea para sancionar su empleo en guerra exterior y su apoderamiento para dedicarlo a la piratería; que si no se presenta tal situación ni asiste dicho propósito, los actos ejecutados no pueden encuadrarse en esta denominación por ausencia de tipo, como se sostuvo en la sentencia que citamos anteriormente. Recordamos ahora que la Corte Suprema de Justicia en sentencia de 4 de octubre de 1971 declaró exequibles, entre otros, los artículos 116 y 119 del Código Penal Militar, que contienen tipos de sujeto activo indeterminado; allí se afirmaba que ningún precepto de la Carta Política prohíbe al legislador elevar a la categoría de infracciones actos que considere contrarios al orden social.

Para que el elemento subjetivo fuera común a las tres conductas, hubiera sido necesario darle al artículo una redacción distinta; por ejemplo: "El que, con el fin de destinar una aeronave a la piratería, se apodere de ella a mano armada, o haga violencia a las personas que se hallen a bordo, o subrepticamente se apodere de ella". Entonces sí, aunque las conductas fueren conmutables, tendría cualquiera de ellas que estar orientada por la especial finalidad señalada por la ley.

Por eso tampoco estamos de acuerdo con la afirmación que se hace en la sentencia de casación de 27 de julio de 1970 y que se acogió en el fallo de septiembre 18 del mismo año, en los términos siguientes: "Resulta así mismo claro que tampoco es subsumible

en ninguna de las hipótesis descritas en el ordinal 5º del artículo 116 del Código de Justicia Penal Militar la conducta de los sujetos que mediante amenazas a la tripulación obtuvieron que el Jet HK-1403 de la empresa Avianca abandonara la ruta programada y se dirigiera a Cuba el 20 de mayo de 1969, porque en todas ellas el delincuente persigue una finalidad común: la de destinar la nave a la piratería, factor sin el cual el delito se desintegra”.

Otra cosa es que desde la vigencia de la ley 14 de 1972, publicada en el Diario Oficial, número 33778 de 1º de febrero de 1973, la situación hubiera cambiado al consagrarse nuevas figu-

ras delictivas tendientes a reprimir esta clase de actividades como veremos posteriormente. Pero apoderarse a mano armada de una aeronave, cualquiera fuere el fin perseguido; o hacer violencia a las personas que se hallaren a bordo, sin ninguna otra exigencia legal, sí constituían delito de piratería por encontrar adecuación en un tipo de conductas alternativas, numeral 5º, que a su vez se encuentra en un tipo acumulativo, como lo es el artículo 116 del Código Penal Militar. Y a estas dos conductas se agregaba otra hipótesis que también constituye **per se** delito de piratería: el apoderamiento subrepticio de una aeronave para dedicarla a la piratería.

(Continuará)

FONDO ROTATORIO DE LA FAC

Ofrecemos a precios rebajados los siguientes artículos:

MERCANCIAS

- a Ropa de todas las marcas para dama
- b Ropa para caballero en diferentes estilos
- c Ropa para niños en variedades cualitadas
- d Zapatos para damas, caballeros y niños
- e Ropa para cama, almohadas y toallas
- f Maletas, neceseres etc.



**GASTE
POCO Y
"LLEVE
MUCHO"**

OROGUERIA PERFUMERIA Y REGALOS

- a Toda clase de Drogas
- b Perfumería en general
- c Regalos para todos los gustos y edades



ELECTRODOMESTICOS

Con financiación desde 6 hasta 18 meses para el personal militar y civil al servicio de las FF MM

- a) Televisores (General Material Selectone)
- b) Radio's (L. Lore y Selectone)
- c) Neveras (General Iceco)
- d) Tejedoras (Guisada 200)
- e) Máquinas de coser (Singer)
- f) Licuadoras Ohas o Prestid - batidores (Universal) Molinos, (Corona)
- g) Estufas Eléctricas y a Gas (Salman)
- h) Transformadores, Estabilizadores, Colectores (Organ) Planchas (General) - Mesas para almuerzo y otros artefactos para el hogar.

SUPERMERCADO

- a Granos
- b Galletas, diversas marcas
- c Azúcar
- d Panes
- e Chocolate, Diferentes marcas
- f Frigorífica: Carne de: Res, Cerdo, Pollo, y Mariscos
- g Hojyas
- h Licor
- i Roncho
- j Vajillas, (Federal Corona)
- k Implementos de cocina
- l Cristalería, Lámparas de mesa, Porcelanas, etc.



JUGUETERIA Y PAPELERIA



- a Triciclos, Camionetes, Potencias, Bicicletas
- b Balones, Guantes de Boxeo, Partalibros y Juegos de mesa
- c Utiles escolares etc.

Almacenes Calle 20 No. 12-44
Carrera 30 No. 48-51 -interior-

Los Sujetos Activos del Delito en la Jurisdicción Penal Militar

Este ha sido un tema trajinado por la jurisprudencia con argumentos que difieren en el alcance y aplicación de los preceptos legales pertinentes, especialmente los artículos 307 y 308 del Código de Justicia Penal Militar, modificados sustancialmente por la Honorable Corte Suprema de Justicia en sentencia de inexecutable del Código Castrense (octubre 4 de 1971) y que hacen relación a la **Jurisdicción y competencia**.

De acuerdo con el artículo 307 modificado, están sometidos a la jurisdicción penal militar:

1. Todos los militares en servicio activo;
2. Los militares extranjeros al servicio de las Fuerzas Armadas de Colombia; y
3. Los prisioneros de guerra y los espías.

Fueron sustraídos de la jurisdicción penal militar, los militares en situación



Doctor GUILLERMO RODRIGUEZ BOHORQUEZ

Jefe de Vigilancia Judicial de la Procuraduría
Delegada para las Fuerzas Militares

de reserva o de retiro, los civiles que forman parte de las Fuerzas Armadas y los particulares.

En desarrollo del artículo 308 modificado, esta misma jurisdicción conoce:

1. De los delitos definidos y sancionados en el Código de la materia, cometidos por militares en servicio activo y con ocasión del mismo servicio;

2. De los delitos establecidos en las leyes penales comunes cometidos por militares en servicio activo o por civiles que están al servicio de las Fuerzas Militares, en tiempo de guerra, turbación del orden público o conmoción interior; y

3. De los delitos establecidos en el Código de la materia y en leyes comunes, cuando se cometan en territorio extranjero invadido. O de los delitos que ejecuten otras personas en tiempo de guerra, conflicto armado o turbación del orden público, declarados conforme al artículo 121 de la Constitución Nacional.

En términos simples la Corte Suprema de Justicia estableció el fuero militar para oficiales, suboficiales y soldados, conforme al mandato constitucional (artículo 170), vale decir, con dos requisitos esenciales:

a) Que los delitos sean cometidos por militares en servicio activo, y

b) Que la acción delictiva tenga relación con el mismo servicio. Con esta aclaración, los delitos de sujeto activo indeterminado contemplados en el Código Militar, desaparecieron. En consecuencia, si un civil al servicio de las Fuerzas Militares o un particular, en época de normalidad institucional comete un delito contemplado en el Código de Justicia Penal Militar, no podrá ser juzgado por la jurisdicción Castrense. Esto nos lleva a otra consecuencia: la jurisdicción ordinaria podrá aplicar la norma sustantiva del Código Penal Militar, lo que le estaba vedado antes de la sentencia aludida.

La reforma jurisprudencial de la Corte sobre el conocimiento de los delitos por parte de la Justicia Penal Militar, consagró el fuero parcial para los militares que cometan delitos en tiempo de normalidad institucional; un fuero total para los militares y civiles al servicio de las Fuerzas Militares que cometan delitos en tiempo de anormalidad institucional; y por último, un sometimiento a la jurisdicción castrense de quienes cometan delitos militares o comunes en territorio extranjero invadido. Es esta la llamada **Ley Marcial**, o sea el juzgamiento de los civiles, en caso de guerra internacional o civil internacional, por los tribunales militares, aunque se trate de la comisión de delitos comunes. Su aplicación consagrada por los usos de la guerra, debe estar justificada por las necesidades de la defensa nacional o de asegurar el éxito de las operaciones militares. La competencia en estos casos se prolonga en el tiempo aunque haya cesado la anormalidad institucional, o haya salido el procesado del territorio extranjero invadido, o haya cesado la invasión.

Veamos la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, para ilustrar mejor los planteamientos precedentes:

“La norma que se ocupa de la competencia en tales casos y que se dejó transcrita no deja de cumplir sus efectos por el hecho de que cese la conmoción interior, o el estado de guerra o la turbación del orden público. Si en el referido ordinal 2º del artículo 308 del Código de Justicia Penal Militar se dispone que de los delitos comunes cometidos por las personas que allí se

indican en tiempo de guerra, turbación del orden público o conmoción interior, conozca la jurisdicción castrense, la circunstancia de que cesen aquellas situaciones no tiene el alcance modificador del precepto legal que señala dicha competencia”.

“Encuentra la Corte, según lo anotado, que lo único que determina la competencia de la Justicia Penal Militar para conocer de los delitos comunes cometidos por militares en servicio activo o por civiles al servicio de las Fuerzas Armadas, es la circunstancia de que el hecho se cometa cuando el país se encuentre en estado de guerra, turbación del orden público o conmoción interior. Y esa competencia se mantiene, así deje de tenerse tales circunstancias”. (prov. de fecha 30-X-70).

La Sala acudió a la Academia Colombiana de la Lengua en solicitud de su opinión acerca de la verdadera interpretación gramatical de aquel precepto, (Artículo 308) y la respetable entidad, por conducto de la Comisión de Lexicografía con ponencia del Académico Mario Alario Di Filippo, dio el concepto que pasa a transcribirse:

“El verbo es —dice la Real Academia Española de la Lengua— la palabra que por su propia naturaleza exige y admite más complementos que ninguna otra parte de la oración. Las palabras que pueden desempeñar el oficio de complementos del verbo son:

“a) Un adjetivo, como predicado de complemento o usado como adverbio, o sustantivo.

- b) Un adverbio o modo adverbial.
- c) Un nombre o pronombre, con preposición o sin ella.
- d) Otro verbo en infinitivo o en gerundio, con preposición o sin ella.
- e) Una oración entera.

“La relación sintáctica de los complementos, que los gramáticos llaman también **relación objetiva**, sirve para completar el verbo (predicado verbal) o para determinarlo o precisarlo. A ese propósito, se considera objeto en sentido lato todo lo que se pone, por decirlo así, frente al predicado (obiectum est) con el mencionado fin de completarlo o precisarlo. Las relaciones objetivas que guarda el objeto con el predicado se nos aparecen como causales, especiales, temporales, o modales. El objeto completa la noción del predicado cuando éste lo exige para su total comprensión; y lo determina cuando no siendo absolutamente necesario, sirve para denotar el lugar, el tiempo, la causa, el modo, el instrumento, etc. Se denomina tradicionalmente **objetos y complementos directos o indirectos a los que completan el verbo pero no a los que lo determinan, a los cuales sólo aplicamos la denominación de complementos circunstanciales.**

“Llámase, pues, **complemento circunstancial**, al vocablo, modo adverbial o frase que determina o modifica la significación de verbo, denotando una circunstancia de lugar, tiempo, modo, materia, contenido, etc.

“El artículo 308 del Código de Justicia Penal Militar dice: ‘La Jurisdicción

Penal Militar conoce: 1...; 2º — De los delitos establecidos en las leyes penales comunes cometidos por militares en servicio activo o por civiles que están al servicio de las Fuerzas Armadas, en tiempo de guerra, turbación del orden público o conmoción interior...”.

“Se puede sustituir el participio **cometidos** por una oración de relativo y entonces el citado artículo 308 quedaría así: ‘La Jurisdicción Penal Militar conoce... de los delitos que **se cometan** por militares...’, donde el **qué** representa a un sujeto paciente, que corresponde a la significación transitiva del verbo **cometer**. ‘En tiempo de guerra, turbación del orden público o conmoción interior’ son complementos circunstanciales que determinan la significación del predicado verbal ‘se cometan’ (cometidos), denotando una circunstancia de tiempo. Se patentiza así la relación sintáctica y objetiva de carácter temporal que guarda el verbo ‘se cometan’ y los dichos complementos, que es imposible gramaticalmente que determinen la inflexión verbal **conoce**, porque, como se ha dicho, en la sintaxis figurada hay libertad casi absoluta para la colocación de los complementos verbales, pero no hasta el extremo de que pueda destruirse o enervarse la relación sintáctica entre éstos y el verbo que modifican con la interposición de otros verbos que oscurezcan el sentido de la oración.

“La Sala acoge el razonado estudio de los académicos de la Lengua, y recoge en consecuencia la interpretación diferente que, por el aspecto gramati-

cal, había dado el ordinal 2º del artículo 308 del Código de Justicia Penal Militar, entre otros autos, en los de 14 de febrero y 22 de agosto de 1969 y 21 de septiembre de 1970. De conformidad con aquel concepto de autoridad, que la Corte adopta sin ninguna reserva, compete a la justicia castrense el conocimiento de los delitos previstos en el Código Penal Ordinario y en las leyes que lo adicionan cometidos en tiempo de guerra, turbación del orden público o conmoción interior por militares en servicio activo o por civiles al servicio de las Fuerzas Armadas, aunque la normalidad sea restablecida mientras se adelanta el proceso correspondiente”. (Sentencia de 4 de noviembre de 1970).

La autoridad de la jurisprudencia transcrita nos ha hecho prolijos, porque es necesario que en tema tan importante, se conozca el criterio exacto de nuestro máximo tribunal de justicia. Por otra parte, de estos estudios surge la utilidad indiscutible del Derecho Penal Militar, cuando de su aplicación rígida y severa es menester hacer uso para conservar el orden y la paz sociales. No obstante se le ha criticado acerbamente, porque recorta los derechos de la defensa, porque está sustituyendo a la justicia ordinaria, porque altera los fueros constitucionales, pero jamás la han tachado de prevaricadora por coonestar el delito, o por ser tolerante con el delincuente.

Es apenas lógico que los Jueces Militares sean criticados por quienes en una u otra forma no comparten la

prolongación del Estado de Sitio y por ende, sus consecuencias inherentes a una justicia rápida y disciplinada, con actuaciones procedimentales especialísimas en el curso de los Consejos de Guerra Verbales y en el breve procedimiento establecido en su artículo 590.

Es evidente que los delitos adscritos a la jurisdicción Castrense, deben ser aquellos que de manera directa se relacionan con la perturbación del orden público. Tal calificación le corresponde hacerla al Poder Ejecutivo, porque tiene los instrumentos para detectar los desequilibrios políticos, sociales y económicos que afectan el normal desarrollo de los pueblos.

Sería conveniente que el legislador, de manera taxativa, enumerara en la ley los delitos que inciden directamente en el orden público; señalara además, un procedimiento expedito, y fijara la competencia de los jueces con más amplia capacidad jurisdiccional, para que en todo tiempo tuviera efectiva operancia el juzgamiento de los

delinquentes sindicados de tales infracciones, por parte de sus jueces naturales, o de jueces especializados.

Esto es de suma importancia, porque la experiencia nos indica que desde la década del año 50 hemos vivido sucesivos estados de sitio con pequeños lapsos de legalidad jurídica y de hecho ha permanecido la perturbación del orden y la paz públicos.

Los delitos investigados cuyos procesos no han sido fallados durante la turbación del orden público por razón del Estado de Sitio, con los diferentes cambios de jurisdicción consecutivos de otros tantos restablecimientos de la legalidad jurídica, han quedado en la impunidad por el fenómeno de la prescripción.

Debe dotarse a los Jueces de las herramientas procedimentales para una pronta administración de justicia; y mediante el personal técnico adecuado, entrégueseles los elementos probatorios indicativos de la violación a la ley penal, y ellos aplicarán el derecho con la más estricta equidad.



FONDO ROTATORIO

ASUNTOS ECONOMICOS

En esta sección:

Escuela de Jefes — II Parte

"La Escuela de Jefes"

II PARTE

2.6 El Interés General: Trata de la coordinación del interés particular al interés general. Para que se esté dispuesto a colaborar voluntariamente en forma efectiva, se requiere tener satisfechas las necesidades personales y estar interesado por el trabajo. El egoísmo, la ignorancia, la pereza, la ambición o la falta de ética de un miembro directivo u obrero nunca debe suplir el interés general. Sobre el particular, por desgracia, el deber no coincide siempre con el interés común, cuya obtención sólo se logra mediante el uso de políticas e incentivos.

2.7 Remuneración del Personal. Es el pago justo de los servicios prestados por el hombre obrero. Fayol propuso los siguientes métodos: a) **Pago por jornales;** b) **Pago por tareas;** c) **Pago por destajo** y d) **Combinando las primas, los subsidios especiales, las menciones honoríficas y la participación de utilidades o beneficios.** Cada método motiva en forma diferente, así: a) **En función de la cantidad producida** el hombre trata de lograr máxima pro-



Mayor

MANUEL ANTONIO MORENO PARRA

ducción, acentuando diferencias individuales y actitudes; b) **En función del tiempo invertido,** no considera diferencias personales, fomenta una igualdad artificial en que productores superiores compensan promedios bajos de inferiores; c) **En función de la antigüedad,** sobre motiva los largos años de lealtad a una empresa, debe combinarse con otros sistemas; d) **En función de la necesidad** busca igualar el nivel de vida, no alienta la iniciativa personal y crea seguridad. El dinero en sí mismo no es un incentivo, se utiliza para obtenerlos, siendo entre otros el poder, la

satisfacción de necesidades primarias, la posición social. Por lo tanto fuera del salario se requiere las llamadas "buenas condiciones en el trabajo", o simplemente "satisfacciones en el trabajo". La justicia en los salarios, se alcanza cuando previamente se realiza el llamado "análisis del puesto" que conlleva "la descripción y la valorización del mismo".

2.8 La Centralización y la Descentralización: Se refieren a buscar mediante un estudio previo la mejor utilización de las facultades del personal, tanto de directivos como de obreros. La totalidad del mando de una empresa tiende en forma natural a reunirse en el centro, proporcionando la ilusoria seguridad para el directivo de que "lo que hago yo mismo, está desde luego mejor hecho que por mis subordinados" que lo impele a querer conocer todo para decidir todo. El jefe centralizado cree saberlo todo y piensa dirigirlo todo, lo que le ocasiona un exceso de trabajo que muchas veces lo distrae de lo esencial, la responsabilidad sobre el futuro. Por el contrario, la descentralización busca ampliar la función de todos los hombres con atribuciones más numerosas y con responsabilidades mayores. Sólo se puede delegar si se tiene capacidad de crear interés en sus colaboradores, estimular su iniciativa y espíritu de colaboración. La centralización y la descentralización dependen de las características personales y profesionales de los jefes en todos los escalones. La delegación de niveles de autoridad en los subalternos es descentralización, la

restricción en sus atribuciones es centralización.

2.9 La Jerarquía o Línea de Autoridad: Es la serie de jefes que van de autoridad superior a agentes inferiores. Se requiere por dos consideraciones básicas a saber: a) **La transmisión asegurada de la autoridad y de las órdenes** y b) **La unidad del mando.**

"Es un error prescindir de la vía jerárquica sin necesidad, es mayor seguirla cuando resulta perjuicio". Como comentario se agrega que cuando no se puede consultar debe decidirse. Igualmente, es esencial y necesario reconciliar el respeto por un procedimiento jerárquico y la necesidad de rapidez en la acción. "Siempre que se requiere coordinación entre dos servicios, es evidentemente más sencillo y rápido para los dos jefes establecer su contacto directo y esto es lo que deberán hacer siempre que sea posible". En toda organización hay quienes dirigen y quienes cumplen las directrices que se les han impuesto.

2.10 El Orden: En este principio se solidarizó con el saber común de dar lugar para cada cosa y cada cosa en su lugar. "Un lugar para cada persona y cada persona en su lugar y que el lugar le convenga a la gente y que el obrero convenga a su lugar". Al respecto vale la pena reiterar que debe lograrse encuadrar todos los aspectos administrativos desde los más sencillos hasta los más complejos. "No digas nunca con desdén eso es un detalle, la vida no es otra cosa sino una serie de detalles ordenados a un propósito".

2.11 La Equidad o Imparcialidad: Trata de la unión de la benevolencia con la justicia, en el tratamiento a la persona. Actualmente no se tolera la violencia física amoral en las relaciones personales en la empresa. Se ha entrado en un período de relaciones laborales en que imperan las técnicas de personal y psicología industrial. Vale anotarse, la necesidad de que la gente quiera a su ejecutivo, que aunque es forma de motivación secundaria, logra realizaciones. Cada dirigente debe estar pendiente de los sentimientos que engendra, hasta lograr sean compatibles con la dignidad, respeto y responsabilidad. Debe darse con sensatez, experiencia y bondad. La justicia, sin templanza hace víctimas, la equidad hace que los hombres reconozcan su propia humanidad".

2.12 La Estabilidad Personal o Permanencia en los Cargos: "El agente obrero o directivo necesita tiempo para ajustarse a sus funciones, por lo tanto ello debe racionalizarse en forma prudente". Las instituciones humanas son como las máquinas, hay que "interiorizarse en ellas". Empero, conviene inspirar seguridad en el trabajo usando de preferencia la "Pizca de prevención", de mayor valor que la "libra de curación" cambio o despido del personal. "Un jefe es un hombre que tiene necesidad de otros hombres", que estarán listos cuando entre otras circunstancias se les asegure su permanencia ocupacional.

2.13 La Iniciativa: Es la posibilidad de crear, concebir y ejecutar que tiene el personal de la empresa, en pos de

mejorar en el cumplimiento de sus funciones y en el ejercicio de su trabajo. "Hacer mejor lo que usted hace" (Mejorar la calidad de su rendimiento) y "hacer lo que usted puede hacer" (aumentar la cantidad de su producción). Fayol insistió en lo importante de alertar el deseo de la iniciativa, recordando que usted y ellos son mejores de lo que creen serlo y que cada hombre debe poner su inteligencia y su energía al servicio del objetivo común.

2.14 La Unión Personal, Espíritu de cuerpos o de Grupo: "La organización vive cuando vive el espíritu de integración, sino es inerte, las políticas de personal deben mantener y estrechar la unión del personal, en proporción al ejercicio de la unidad de mando y del aseguramiento de una relación cordial de compañerismo entre los individuos". Es cierto, que las vidas no están controladas por determinados impulsos o apetencias, como por su relación una con otra, la actitud recíproca de las piezas cambia a estas mientras se forma la unidad, ya que la integración es control, y no es que establezca el control, cuando es así, la cosa marcha sola. Fayol, intuye que la unión del personal implica un efecto formal estático (distribución adecuada de deberes y responsabilidades) y un efecto psicológico (moral elevada por parte de quienes están empleados en la empresa). Cabe agregar, que no puede haber trabajo de equipo sin espíritu colectivo y "que el hombre fuera de sus músculos tiene dos intangibles elementos de fuerza, el poder mental y el poder de la voluntad" por lo tanto, es muy importante

que exista el contacto codo a codo de hombres que elaboran por un objetivo común, ya que sólo así, logran realizaciones que exceden en mucho el total de cuanto lograrían separados

Se consideran como características que describen alta moral: a) **"Espíritu de cuerpo"** o fenómeno de grupos, cuya características son pensar en término de "nosotros", ayuda entre sus componentes y el éxito individual considerado del grupo; b) **"Esfuerzo sostenido"**, o permanecer unidos y animarse mutuamente, aún en la adversidad; c) **Entusiasmo**, o alta motivación y d) **Resistencia al contratiempo**, o alto espíritu constructivo después del fracaso.

3. CAPITULO II SINTESIS Y COMENTARIOS

3.1 El Concepto Moderno Frente a la Doctrina Fayolista: Fayol estableció la jerarquía en base a la unidad de mando, lo que incide en la autoridad y responsabilidad individual, al mismo tiempo que engendra en ella especial fortaleza y exclusividad. Esta posición ocasionó en las empresas de alguna magnitud dos situaciones conflictivas: los mandos no disponían de tiempo para estar frente a la evolución y a las mejoras necesarias que se presentaban cada día y los múltiples aspectos del conocimiento imponían una polivalencia por cada jefe. Por esta razón prevaleció inicialmente la "Ciencia de Labores" de Taylor, por cuanto ella establece la jerarquía en base a la especialización del mando, de tal suerte que a una operación importante se le

asignaba un especialista competente. Entonces, la jerarquía fue detentada por un conjunto de especialistas con honda división de atribuciones y con notable pluralidad en el mando.

Fayol, en los últimos años de su vida ordenó y escribió su doctrina que tanto éxito le diera como administrador, habiendo hecho énfasis en las funciones que cumple la jerarquía que consideró de doble carácter, "específico", objeto de una definición de función individual y "común", objeto a cada nivel de una definición común. Su pensamiento administrativo, ha sido complementado por las nuevas circunstancias de la institución y empresa moderna, con importantes concepciones sobre adaptación del mando autoritario, la calidad de las órdenes, la aceptación creciente y otros, de todas suertes, ha sido el esqueleto de los desarrollos de la teoría moderna.

Otra necesidad creciente administrativa de la gran empresa, es la ubicación de verdaderos jefes administrativos en los cargos de mayor decisión y responsabilidad para evitar lo bien llamado "Estado o dirección burocrática y de mercado", según prevalezca el funcionario institucionalizado o el hombre de negocios.

3.2 La Interrelación de la Administración con la Evolución del Estamento Armado: La observación y aplicación de "los principios de administración" expuestos por Fayol, cuya directriz fundamental, es buscar en la organización la creación de buenos jefes como soporte para el desarrollo del éxito

empresarial, constituye uno de los factores que contribuyen a asegurar la eficacia de la misión que cumple el estamento armado en la sociedad y está acorde con la importancia vital que tiene lograr la formación de buenos jefes o conductores militares. La administración de la función social de la estructura militar y civil ante el objetivo común del bienestar personal y colectivo de la comunidad, acota similar importancia y profunda congruencia e interrelación. Cabría hacer énfasis de cómo ha sido la presencia del estamento armado, en múltiples situaciones la que ha suscitado un efecto de reno-

vación en el orden administrativo, de tal magnitud que sobrepasa el de siglos. Ha sido la práctica de los principios de administración, que se extiende a todos los campos de la actividad humana, a donde ha llegado el influjo decisivo del organismo armado, que involucrado entrañablemente en los problemas económicos nacionales en la modernización e industrialización en los cambios sociales y administrativos, ha promovido el análisis y renovación de estos conceptos, como también la adopción y estandarización de técnicas administrativas que respondan al estado moderno.

BIBLIOGRAFIA

1. UTEHA, **Diccionario Enciclopédico**. Volúmenes IV y IX. Editado por Impresora y Litografía Azteca S.A. México DF. 1951.
2. FAYOL HENRY. **Administración Industrial y General**: Edición española de Herrera Hnos. Sues, S.A.
3. TERRY GEORGE, PH.O. **Principios de Administración**. Traducido del Inglés segunda impresión de la quinta Edición de Inglés por Alfonso Vassuea Walles, O.P. Revisada por José A. Fernández Arena, tercera impresión en español. Edición autorizada por Richard D. Irwin, inc México 22, DF: Campaña Editorial Continental, S.A. Calz de Tlalpan nun. 4620, 1972.
4. URWICH. L. **Los elementos de la administración**. Traducido del inglés, Ramón Palazón. Editado por Herrera Hnos. Segunda Edición. México, D. F.: 1961.
5. HUGONNIER RENE. **Formar Jefes**. Traducido del Francés por Miguel Fernández. Editado por Meléndez Valdés, 14 y 65. Madrid 15 Gráficas Canales S.L. Acaron, 1967.
6. DURAN ROBERT. **Los negocios**. Traducido del inglés segunda Edición por Bugada Diego. Derechos Reservados en idioma español por Herrera Hnos. Sucesores S. A. Confort N° 44. Editado por Daniel Boldo, México 12, DF: Obrero Mundial, 1962.
7. DAYLEY CHARLES y DIER FREDERICK. **Cómo tomar decisiones respecto a las personas**. Traducido del inglés por Ramón Palazón. Primera Edición en Español, Febrero de 1969. Editado por Herrera Hnos. Sucs., S.A., Comonfort 44, México, 1, DF.

FONDO ROTATORIO POLICIA NACIONAL



ALMACEN PRINCIPAL:

CARRERA 9. No. 5-19

SUC. "LA CASTELLANA"

CARRERA 31 No. 99-20

ESTUDIOS SOCIALES

En esta sección:

Los Valores y la Estrategia
Corporativa.

“Los Valores y la Estrategia Corporativa”

E. M. AMADOR BARRIGA

Se considera como Valor todo aquello que produce un Bien para un individuo o grupo. Ese Bien puede traducirse en beneficios materiales, intelectuales o morales y por ello se busca, se desea y constituye un Valor.

Es evidente que en lo que se refiere a observación y a estudio sistemático de los Jefes de Empresa, son determinantes de gran importancia los Valores personales para la elección de la Estrategia Corporativa.

Un Valor puede ser considerado como una concepción, explícita o implícita, de lo que un individuo o un Grupo mira como deseable en términos de seleccionar, entre diferentes formas convenientes, los medios y objetivos de acción.

Aunque existen casos de desviación de Valores adquiridos en los primeros años de existencia, los Valores de una persona adulta son generalmente el resultado de la influencia de: 1) Lo aprendido de todos los que actuaron

en su educación y 2) Su particular Personalidad.

Indudablemente, esto no es un simple proceso de fiel transmisión de una generación a otra. Sin embargo, una gran parte del proceso tiene lugar en los primeros años de vida y esta porción influye en la posibilidad de las modificaciones y adquisiciones posteriores de los Valores.

Los Valores están estrechamente ligados a la Personalidad. Pueden ser considerados como el sistema clave que emplea la Personalidad cuando se enfrenta con la elección de alternativas. Suele haber rasgos característicos de ella, especialmente si hay algunos Valores que dominan claramente sobre otros.

Los Valores pueden identificarse cuando no hay diferencias en los individuos o en los Grupos, en el momento de enfrentarse con problemas similares. Naturalmente, no todas las diferencias pueden caracterizarse por varia-



E. M. AMADOR BARRIGA

ciones en los Valores: algunas variaciones son producidas, por ejemplo, por diferencias en los conocimientos acumulados y por las aptitudes intelectuales. Parece, pues, que haya una interdependencia entre conocimientos, aptitudes y Valores. Algunas veces, un cambio en los primeros puede llevar a una modificación de los últimos.

Sobre los Valores se ha escrito mucho, sobre su clasificación y diferencias entre los individuos, culturas, profesiones y generaciones. Una clasificación, que pueda considerarse de gran utilidad, es la estructura por Eduard Spranger, sobre diferencias entre Tipos de individuos. Este autor señala seis clases de orientaciones en función de los Valores:

a. **El Sujeto Económico:** Materialista, se orienta hacia lo útil. Está interesado en los negocios del Mando Empresarial. A este tipo se ajusta bien el hombre de Empresa americano.

b. **El Sujeto Político:** Tiende característicamente hacia el Poder, aunque no sea precisamente en Política, sino en cualquier área donde ejerza. La

mayoría de los Líderes tienen un alto poder de orientación. La competencia u oposición desempeñan un gran papel en su vida y muchos escritores consideran el poder como uno de los principios más universales. Para algunos este principio es predominante y les induce a buscar el poder personal y la influencia.

c. **El Sujeto Social:** Su interés predominante va hacia los demás, en servicio de sus semejantes, una consideración que se manifiesta por el altruismo y la filantropía. Su finalidad son los seres humanos, por ello tiende a ser amable, simpático, generoso. Encuentra que aquellos que siguen orientaciones teóricas, estéticas y económicas son más fríos. Considera el amor como el componente más importante de las Relaciones Humanas.

d. **El Sujeto Estético:** Más subjetivo, centra su interés en los aspectos artísticos de la vida, aunque no es preciso que sea un artista creador. Valora la forma y la armonía, e influyen sobre él la gracia y la simetría.

e. **El Hombre Teórico:** Es un subjetivo, aquél que está interesado, antes que nada, en el descubrimiento de la verdad, en el orden sistemático de su conocimiento. Sus intereses son empíricos, críticos y racionales. Es un intelectual. Se incluyen a menudo en este grupo los científicos y filósofos, aunque no sean los únicos.

f. **El Sujeto Religioso:** Su máximo bien es el perfeccionamiento espiritual. Su estructura mental está dirigida per-

manentemente a la creación del mejor y más satisfactorio valor conocido.

En cuanto a la cuestión de cómo pueden influir los Valores del Dirigente en su pensamiento sobre la estrategia Empresarial hay que tener primero en cuenta cuál es esta estrategia. Duele ser una explícita y diversa serie de objetivos y políticas en la que se define lo que la Empresa debe realizar y llegar a ser en el futuro y cómo debe actuar para conseguir sus objetivos.

No todas las Compañías tienen Estrategia Empresarial. Sin embargo, la mayoría de los dirigentes tienen conceptos acerca de lo que es o debe ser esta estrategia, y procuran actuar de acuerdo con ellos.

Consciente e inconscientemente, los Valores profesionales son uno de los determinantes del concepto del Dirigente sobre lo que ha de ser la Estrategia Empresarial.

El papel e influencia de los Valores personales se demuestran evidentemente en la toma de decisiones.

Al mismo tiempo que los Valores Personales actúan como de objetivos y fines básicos en lo que concierne a cómo le gustaría ver orientada la actividad de la Empresa, influyen igualmente en sus decisiones relativas a puesta en práctica de políticas. Si, por ejemplo, el Valor dominante de un dirigente es el Económico y se enfrenta con dos nuevos productos que prometen tener igual grado de crecimiento, puede elegir uno basándose en su

mayor consonancia con los restantes Valores.

Los Jefes de Empresa son raramente autoconscientes y seguros acerca de sus propios Valores, aunque no suelen sentirse confortables cuando estos Valores son violados, y sienten alivio cuando son seguidos.

Para una mayor seguridad de estos Valores, conviene que el Jefe de Empresa examine de vez en cuando su proceder, preguntándose mentalmente qué Valores son los que tienen más cuenta. Comparar y contrastar su conducta con la de otros en situaciones y problemas similares suele ser bastante útil. Pero debe tenerse en cuenta toda variación, para distinguir las que son debidas a la naturaleza de la información utilizable sobre la situación y problemas de las variaciones que resultan de los diferentes Valores.

Otra forma de actuar es analizar concienzudamente la situación cuando uno se da cuenta de que sus Valores han sido violados o cuando se ve impedido a explicar la conducta de otros en términos tales como "Ellos tienen diferentes Valores".

Un dirigente puede también aprender algo acerca de sus Valores, verificando una o más de las pruebas ideadas para identificar la relativa pujanza de los valores individuales y analizando los resultados. Esto es conveniente realizarlo con ayuda de una persona debidamente adiestrada.

Sin embargo, el comprender y tener en cuenta, explícitamente, los propios Valores, no es suficiente para conseguir una estrategia viable. Cuando las fuentes de la Dirección se llevan a cabo en equipo es importante comprender los Valores de los demás, si se quiere desarrollar una estrategia que obtenga la auténtica ayuda de los interesados. Es conveniente, en este caso, llegar a

un establecimiento explícito de la estrategia y sus ramificaciones, ya que, de lo contrario, no puede un miembro del Grupo comprender los Valores de los demás y lo que significan. Debe tener también presente la idea de que, aunque estos Valores de los demás pueden diferir de los suyos, no por eso son mejores o peores.

TEMAS EDUCATIVOS

En esta sección:

Qué es el Paracaidismo
en Caída Libre.

QUE ES PARACAIDISMO EN CAIDA LIBRE

Antecedentes

Esta modalidad del Paracaidismo ha tenido mucha acogida y ha cobrado gran incremento a nivel mundial. Aunque la tecnología y la experimentación norteamericana perfeccionaron el paracaídas moderno, no obstante, la primera competencia mundial tuvo lugar en la Unión Soviética en 1930 con participación de empleados de fábricas para ver quien podía caer más cerca del punto de llegada en tierra. En 1936 había ya 559 torres de entrenamiento y 115 clubes o grupos de paracaidismo como deporte en la Unión Soviética; quizás uno de los tantos factores que dieron ímpetu e impulso a este deporte fueron las demostraciones del entrenamiento y participación en batallas de los paracaidistas durante la Segunda Guerra Mundial.



Capitán CAMILO GOMEZ GARZON
Oficial de Caballería

El paracaídas fue desarrollado antes de 1900, pero en los primeros cincuenta años fue usado en su mayoría por pilotos civiles y militares como un método de escape en las emergencias por percances aéreos.

También fue usado por escaso número de individuos quienes hicieron de este deporte una profesión al saltar en frecuentes demostraciones aéreas.

A comienzos de los años 50 en Francia, un pequeño grupo de paracaidistas intrépidos saltaba únicamente por el placer que esto les producía; ellos descubrieron que empacando el paracaídas dentro de un forro tipo manga de tela, el choque que se producía al abrirse a alta velocidad era reducido de un fuerte golpe a uno de menor violencia. Los franceses también fueron precursores del desenvolvimiento de los fundamentos de una posición estable del cuerpo para la caída libre, (o sea antes de que el paracaídas se abra) y del manejo y dirección del mismo. Las técnicas y el entusiasmo de los franceses por el paracaidismo libre se extendieron durante los años 50 y en 1960 había ya clubes de paracaidismo en pequeños aeropuertos de muchas áreas del mundo.

Técnicas

Las técnicas básicas de este tipo de paracaidismo son generalmente las mismas en todas partes del mundo. Un grupo de tres o más paracaidistas equipados cada uno con dos paracaídas, uno principal y otro de reserva, vuelan sobre un área seleccionada llamada Zona de Salto o Lanzamiento. A medida que el avión se eleva, los paracaidistas toman nota de los efectos producidos a una tira de color amarillo intenso de papel crepé lanzada previamente por ellos sobre la Zona de Salto. Esto nos indica

el promedio de la velocidad y la dirección del viento, a una altitud previamente seleccionada de 2.000 pies en adelante sobre la tierra; el piloto hace una pasada en la misma dirección del viento a través de la Zona de Salto; uno de los paracaidistas observa el terreno desde la puerta del avión y da señales de corrección al piloto (a la izquierda o derecha). En el momento de salida convenido (solo o en grupo) los paracaidistas pueden salir del avión ya sea directamente o apoyándose en un estribo de la puerta y tomándose del soporte del plano del avión hasta que su compañero le indique que puede soltarse. En este momento se mira hacia el avión tomando una posición estable con los brazos y las piernas abiertas hasta que el cuerpo tome inclinación normal en que se puede observar perfectamente toda la Zona de Salto. Durante la caída libre se experimenta una sensación única bajando a una velocidad constante de 120 millas por hora, aproximadamente, (190 kilómetros por hora) frenado en parte por la resistencia del aire. La caída libre puede durar desde unos segundos hasta un minuto completo o más dependiendo de la altura desde la cual se efectúe el salto. El paracaídas se debe abrir aproximadamente a dos mil pies (600 metros mínimo) para dar suficiente tiempo que permita operar el paracaídas de reserva si llegare a ser necesario. La apertura es fuerte pero soportable durante la caída libre, los minutos siguientes se pasan descendiendo suavemente y guiando el paracaídas con sus manijas hacia el punto de llegada es-

cogido, pudiendo ser el aterrizaje suave y de pie bajo condiciones de viento ideales o en caso contrario y en saltos de precisión sobre un blanco, puede ser más fuerte.

Quién salta y por qué?

El paracaidismo no es para los que tienen el corazón débil, requiere un buen grado de fuerza intestinal, habilidad física y auto-disciplina.

Si usted posee estas cualidades, el paracaidismo en caída libre puede ser el deporte que busca, pues no hay nada igual a la sensación de pararse en el espacio, cayendo libremente por cientos y miles de pies hasta tirar voluntariamente la manija y una vez se abre el paracaídas, flotar lentamente y con gran silencio hasta la tierra.

Qué motiva a una persona el saltar en paracaídas deportivo?

La curiosidad natural del hombre o tal vez el deseo personal de aventura, que de todas maneras a la postre será muy agradable.

Quienes escogen el paracaidismo como deporte encuentran la libertad en el aire, la felicidad de estar completamente solos y la gran satisfacción de ese silencio durante los largos descensos, asimismo se manifiesta entre los compañeros de salto una amplia camaradería y un estimulante cambio en la rutina diaria. La mayoría de los paracaidistas tienen un fuerte y común deseo de identificarse, un amor a la aventura y una gran ambición de sobresalir en cualquier misión que se propongan.



Tejidos

Leticia Ltda.

◆ PAÑOS

◆ MANTAS

◆ RUANAS

◆ PONCHOS

◆ HILAZAS

DE

LANA

MEDELLIN

BOGOTA

CALI

Seguridad

Esta modalidad del paracaidismo puede hacerse tan segura como quieran hacerlo los practicantes, pues los programas de entrenamiento deben ser competentemente supervisados cumpliendo estrictamente con las prácticas operacionales y planeando cuidadosamente la ejecución de los saltos para asegurar una larga vida. Si el estudiante sigue instrucciones, tiene autodisciplina, en todo momento y usa buen equipo, encontrará en el paracaidismo una gran experiencia deportiva. Claro está que, como en tantos otros deportes activos, en el paracaidismo se encuentran peligros, pero el paracaidismo moderno ha eliminado muchos de los que existían antiguamente, tales como mal funcionamiento del paracaídas, aunque este caso es poco frecuente, se puede presentar una falla parcial, la cual reduce el tiempo en el descenso y aumenta la velocidad del mismo, y la falla total que puede ser fatal. Sin embargo, para cada caso hay una acción correctiva que puede ser fácil y rápidamente aplicable. La gran mayoría de accidentes tiene su origen en deficiencias humanas, no obstante, si se tiene en cuenta el inmenso número de saltos que se realizan en el mundo entero, esos accidentes son pocos.

En este deporte se emplean casi todos los tipos de avión y de paracaídas. Estos últimos se pueden arreglar o modificar de acuerdo con el estilo o modelo preferido.

Generalmente, cuando se salta por deporte los costos por hora de vuelo

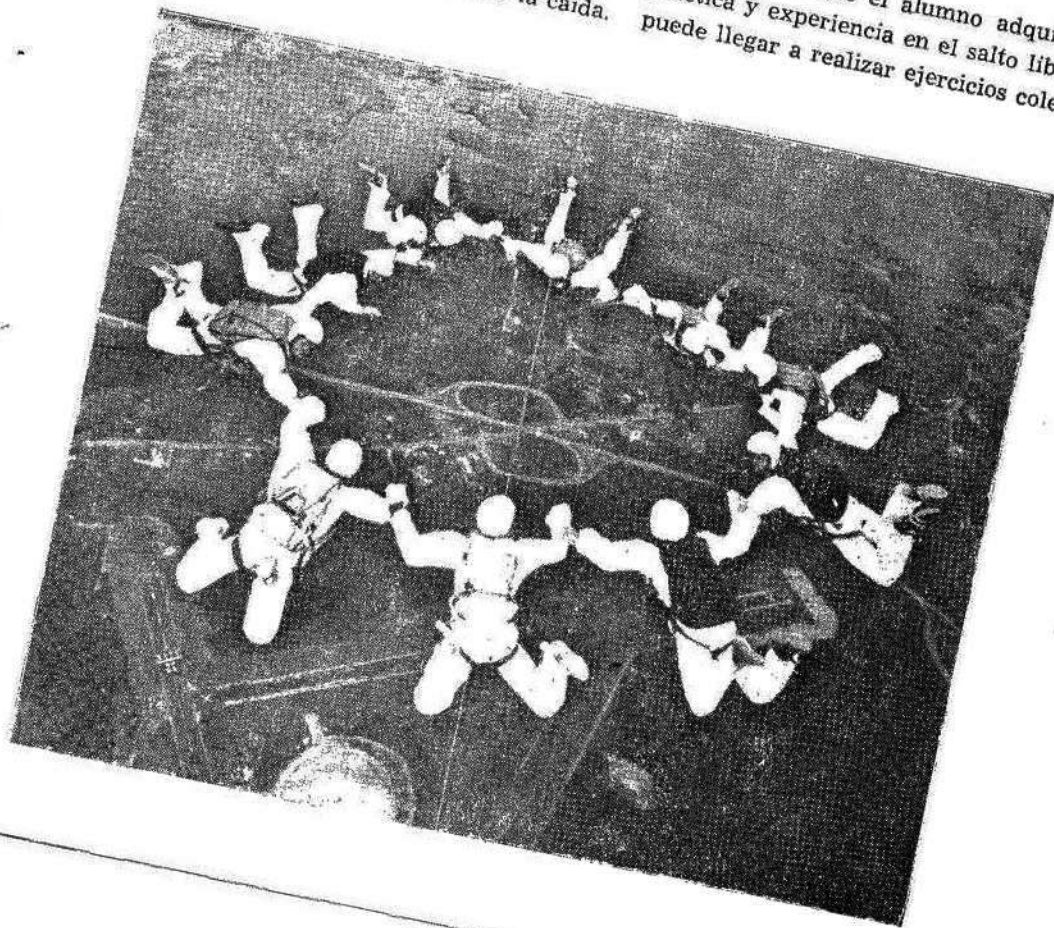
se reparten entre los miembros del grupo; los gastos iniciales de entrenamiento varían según la Escuela, el equipo y el instructor.

Entrenamiento

El sistema empleado en este deporte es muy práctico y en pocos días el alumno queda en condiciones de efectuar su primer salto. Durante el período de entrenamiento el estudiante aprende cómo salir del avión de una manera estable, cómo usar su paracaídas de reserva, cómo manipular y accionar las manijas del paracaídas y cómo aterrizar y descomponer la caída.

Por lo menos se requiere generalmente que el alumno efectúe cinco saltos con línea estática antes de que se le permitan realizar los saltos libres (sin línea estática). La línea estática es una cuerda que va amarrada del avión por un extremo y por el otro sujeta a la cúpula del paracaídas, la cual se tensiona con el peso del paracaidista cuando éste sale del avión, produciendo la extracción de la cúpula del empaque envoltorio del paracaídas principal, que se abre inmediatamente.

Después de que el alumno adquiere práctica y experiencia en el salto libre, puede llegar a realizar ejercicios colec-



tivos, tales como círculos, estrellas y muchos más que requieren gran habilidad y coordinación con los compañeros de grupo antes de abrir los paracaídas.

Se han efectuado demostraciones en que un paracaidista se lanza sin paracaídas y su compañero salta inmediatamente después y le entrega el paracaídas, que aquél se alcanza a colocar por el aire. Este es un caso excepcional de destreza.

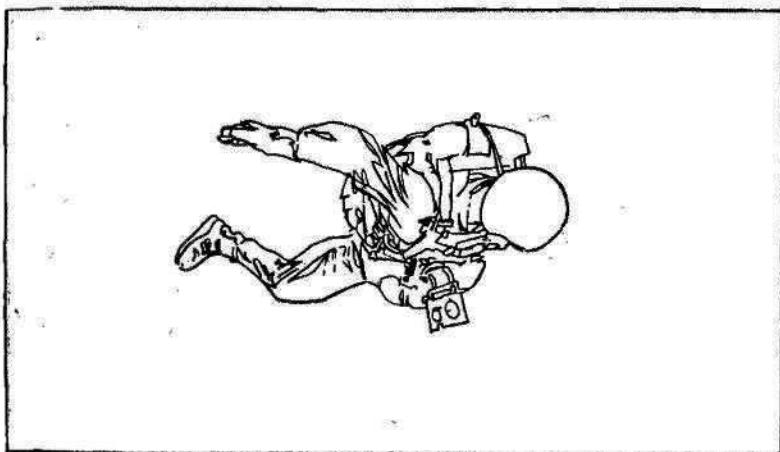
Experiencia Colombiana

En lo que hace relación al paracaidismo en caída libre, dentro de nuestro ambiente colombiano podemos recordar que en el Aero Club de Colombia situado en el Aeropuerto de **Guaymaral** al norte de Bogotá, desde hace varios años se han efectuado saltos esporádicos aprovechando la presencia de ex-

tranjeros tales como: **Larry Sears**, gran instructor norteamericano quien posteriormente sirvió como instructor del primer curso que organizó en 1972 la Defensa Civil Colombiana, denominado **Curso de Salvamento y Rescate** bajo la dirección del mayor (r) **Manuel Sepúlveda Rosas** y con la colaboración de la **Escuela de Lanceros, Comando Aéreo de Mantenimiento, Escuela de Comunicaciones, Escuela de Aviación Aerocentro, Base Aérea de Apiay** y la **Aeronáutica Civil**.

Empleo Táctico

La gran mayoría de los Ejércitos desarrollados cuentan con grupos especiales de paracaidistas de caída libre para misiones de combate, reconocimiento, sabotaje, localización de aeropuertos, depósitos, materiales, etc. Este personal está capacitado para efectuar



saltos a más de 20.000 pies de altura con todo su equipo de combate y su correspondiente de oxígeno; efectúa saltos diurnos y nocturnos contando con un sistema automático que a muy poca altura de la tierra —por medio de un

altímetro— abre el paracaídas y no alcanza a ser detectado por el enemigo, ni por los equipos de radar; tiene un equipo especial de sabotaje que, una vez cumplida la misión, sirve para emplearse en diferentes operaciones.



FONDO ROTATORIO  DEL EJERCITO

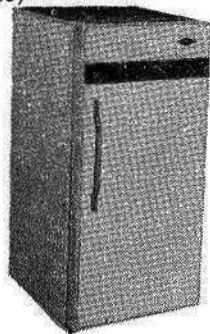
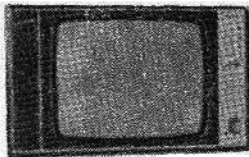
O F R E C E

PARA EL PERSONAL MILITAR Y CIVIL AL SERVICIO DE LAS FF. MM.

ELECTRODOMESTICOS

(Financiación de 12 hasta 36 meses)

Equipos de Sonido
Máquinas de Coser
Neveras - Radiolas
Televisores y Bicicletas
Licuadoras - Calentadores
Juegos de Sala y Comedor



VEHICULOS

(Financiación hasta 60 meses)



Renault
Simca
Dodge
Fiat
Polsky Fiat
Lan Rover
Nissan
Jeep CJ5

VENTAS POR BODEGA

Licores Nacionales y Extranjeros
Café puro tipo Federación
Pastas alimenticias
Pan y bizcochería



LO ATENDEREMOS GUSTOSAMENTE

Principal: Carrera 50 No. 18-92 Telf. 617700 Bogotá, D. E.
Seccionales en: Melgar, Valledupar y Villavicencio.

DIVULGACION CIENTIFICA

En esta sección:

Sistema Colombiano de
Investigaciones Marinas.

La Navegación Espacial.

Toxoplasmosis.

"Sistema Colombiano de Investigaciones Marinas"

DIRECCION GENERAL MARITIMA
Y PORTUARIA

1. Consideraciones Preliminares:

La ejecución de un Programa Colombiano de Investigaciones Marinas exige el empleo de todos los recursos disponibles en una forma racional y flexible. A nivel nacional este uso racional de los medios se ha logrado en gran parte a través de una entusiasta cooperación de todas las entidades que, en una u otra forma, están relacionadas con el mar. Sin embargo, esta cooperación no fue fácil en un principio y se ha tenido que recorrer una serie de etapas para llegar a la espléndida realidad actual.

El paso inicial para la organización de los medios disponibles para la investigación marina consistió en efectuar un censo de la infraestructura que el país dispone en Ciencias del Mar. Este inventario quedó consignado en el documento número 23 de junio de 1972 publicado por el Fondo Colombiano de Investigaciones Científicas y Proyectos Especiales "Francisco José de Caldas" (Colciencias). El estudio de esta infraestructura permitió llegar a la conclusión de que ya era suficientemente completa para adelantar proyectos de mayor alcance de los que en el momento se adelantaban, siempre y cuando se pudiera hacer uso de ella en una forma integral.

2. La Investigación y la Tecnología:

La forma como se debe agrupar la infraestructura depende del uso que se le intente dar y por tal razón es necesario investigar las relaciones entre la investigación y la tecnología y

delimitar claramente el área de influencia de aquella, a fin de determinar los medios requeridos y el empleo más adecuado de los disponibles.

La investigación básica, es aun una actividad individual de resultados inciertos y por consiguiente debe estar a cargo de los países más desarrollados. La "exploración" solía ser el territorio de los inventores, por consiguiente exige una serie de factores difíciles de planificar y sus resultados son impredecibles, pero un ambiente propicio puede originar resultados sorprendentes. La investigación aplicada es el puente de unión entre la investigación básica y la exploración. Su función es suministrar al "explorador", conocimientos exactos y sistematizados junto con la comprensión de las conclusiones de la investigación básica y llevar de regreso al laboratorio los problemas insolubles descubiertos en la "exploración científico-práctica", en busca de soluciones y comprensión. Es en esta área donde se desea que tengan lugar las actividades fundamentales de la Organización Oceanográfica Colombiana.

En el contexto general de la tecnología, la función del investigador científico es la de buscar y atender nuevas experiencias humanas, mientras que la del explorador es la de aplicar la experiencia establecida para crear nuevos artefactos y técnicas con el fin de ampliar la libertad de escogencia y de acción en el campo de la actividad humana. Sin embargo, tales artefactos y técnicas deben ser reducidos a "uso

público" o comercialización cuando sea el caso, y un aspecto determinante para lograrlo es el ambiente tecnológico que prevalezca en el momento, ambiente que comprende todos los conocimientos, experiencias, habilidades técnicas, herramientas, materiales, etc., que sean elementos de comercio, fácilmente disponibles para producir un nuevo artefacto o perfeccionar un servicio en forma tal que pueda ser presentado al público usuario en forma simple, eficiente y económica. Por ejemplo, si deseamos hacer un mueble, el ambiente tecnológico que nos afecta es la clase de madera disponible, las herramientas, tornillos, pegantes y pintura que podamos obtener. Si tenemos que empezar por derribar un árbol, sacar tablillas con una hachuela, perforarlas con barras de hierro al rojo y unir las con tacos de madera, el trabajo sería mucho más lento y difícil que si dispusiéramos de los materiales y herramientas actuales, más aún, sería tan difícil que podría convertirse en imposible.

Las interacciones entre el desarrollo y el ambiente tecnológico dan origen a retroalimentaciones. Un nuevo explorador de la tecnología no solamente enriquece el ambiente por sí mismo sino también a través de las nuevas demandas que hace de materiales auxiliares, herramientas, técnicas, etc. Por otra parte, los recursos del ambiente tecnológico presente tienen un gran efecto en la velocidad a la que el tecnólogo reduce a práctica común una determinada técnica y una carencia de recursos puede aun impedir su uso.

Es indispensable atender claramente todas las interacciones de que hemos hablado para poder diseñar la organización en forma tal, que sea un fiel reflejo del Sistema del cual forma parte y disponga de la sensibilidad indispensable para adaptarse en forma rápida a los cambios del medio del cual depende su actividad, medio que en el caso que nos ocupa está principalmente afectado por los ambientes tecnológico, económico, geopolítico y social.

3. La Organización de Sistemas:

El uso de la infraestructura en Ciencias del Mar se dificultaba por el hecho de ser parte funcional de diversas Instituciones y esto mismo imposibilitaba su agrupamiento en cualquier tipo de organización clásica o burocrática y solamente se podía concebir su empleo a través de cooperación voluntaria y mediante una adecuada coordinación entre los investigadores y las instituciones. Esta realidad nos llevó a formular la organización de la infraestructura en Ciencias del Mar dentro de un "Sistema". Es decir, se le dio una Organización de Sistemas a la infraestructura con que Colombia cuenta.

La Organización de Sistemas es la antítesis de la organización burocrática. En aquella, se presume que las interacciones a todos los niveles son analizadas y usadas en beneficio del Sistema total. El planeamiento y la organización preceden al control; sin embargo, el control debe tener una referencia con la cual comparar resultados y, cuando sea necesario, corregir

la ejecución. Para aplicar el punto de vista de sistemas en esta organización, se estudiaron los elementos constituyentes y sus relaciones y se buscó integrarlos en forma tal que constituyeran a los objetivos totales; porque lo que es mejor para todo, no necesariamente es lo mejor para cada uno de los componentes del sistema.

La diferencia básica entre el punto de vista burocrático y el de sistemas es la diferencia entre Estructura y Proceso: la burocracia es una estructura jerárquica mientras que, por el contrario, el punto de vista de sistemas en una organización es uno que envuelve una serie de flujos o corriente de proyectos. De acuerdo con el concepto de Sistemas, el planeamiento ha sido influenciado por el análisis de sistemas y la fase de ejecución por la dirección de sistemas o proyectos. Por eso llegamos a la conclusión de que el problema que nos ocupa requería una mínima estructura burocrática y lo más importante era desarrollar la capacidad de dirigir y ejecutar una corriente de proyectos dentro de un gran sistema que incluyera tanto el proceso de investigación y docencia como todos los procesos económicos relativos al mar.

Este gran sistema puede dividirse en subsistemas pero sin perder de vista que cada proceso es similar al que ocurre en un organismo vivo, donde sólo es importante el resultado final y no un proceso en particular. Pensar en función de sistemas permite dar a cada proceso o actividad, por prosaica que parezca, el valor de su importancia

dentro del equilibrio metabólico del organismo y la motivación surge casi espontáneamente con el convencimiento de la importancia de la contribución que se está haciendo para un futuro mejor.

Consideramos también, que la escasez de recursos implica escoger entre varias alternativas y aquellas situaciones complejas que implican grandes interrogantes, son mejor manejadas mediante una combinación de análisis formal y juicio subjetivo. La razón para esto es más pragmática que conceptual, debido a que la mente humana, tal como se encuentra desarrollada en la actualidad, solamente puede comprender hasta cierto punto en un momento dado y la aplicación del concepto de sistemas en el análisis de una decisión, requiere que muchas complejidades y las inter-relaciones entre los elementos de un problema sean considerados y esto solamente se puede lograr, mediante el empleo de modelos. Debido a que los modelos son generalmente simbólicos es posible reducir situaciones complejas al papel y, combinaciones de circunstancias que estarían más allá de la capacidad de cualquier ser humano. Además, los modelos permiten un tipo de experimentación invaluable en cualquier ambiente porque se puede experimentar en el modelo que describe un sistema sin experimentar en el sistema mismo.

Es importante considerar también que la tecnología para adelantar un proyecto temporal, como es el caso de una investigación específica, puede es-

tar disponible pero no se puede usar apropiadamente debido a que la dirección es inadecuada o no es realística. Con demasiada frecuencia esta falla puede atribuirse a un intento de enmarcar el proyecto dentro de una organización de dirección existente en vez de moldear la dirección para que satisfaga las necesidades del proyecto. Además, se debe tener presente que la conducción de un proyecto es una actividad general de dirección que incluye funciones tales como planeamiento, organización, motivación, integración, dirección y control de esfuerzos para obtener un objetivo específico.

Finalmente, un Sistema es un arreglo ordenado de elementos que actúan entre sí, diseñado para llevar a cabo en forma cooperativa una función predeterminada. Esta definición nos llevó a considerar dos ideas fundamentales sobre las cuales estructurar la organización para darle solidez sin reducir su flexibilidad: cooperación con un propósito.

La historia de la cooperación inter-institucional en Colombia se confunde con la historia misma de la Oceanografía. Esta cooperación ha sido siempre voluntaria y sin grandes complejidades burocráticas y por tal razón, solamente en contados casos se ha traducido en convenios entre los diversos organismos e instituciones participantes en determinados programas de investigación. Sin embargo, ya existe una estructuración básica de coordinación de esfuerzos y un organismo de asesoría para el Gobierno.

Hasta ahora la principal actividad ha sido la docencia y la investigación básica debido a que había una gran escasez de personal preparado en las disciplinas oceanográficas. En esta labor, la Armada Nacional, las Universidades, **Colciencias**, y el **Icetex**, han colaborado en forma estrecha y efectiva, y con el personal preparado, **Indere-na**, la **Armada Nacional**, **Colciencias** y otros organismos han podido iniciar la investigación aplicada. La Comisión Colombiana de Oceanografía fue el organismo, creado por el Gobierno Nacional y constituido por representantes de los sectores público y privado interesados en el uso del mar, encargado de mantener la coordinación de los esfuerzos y a través del Coordinador Nacional, ha mantenido la unidad de propósito tanto en el nivel nacional como en el interraccional.

Para que la Organización de Sistemas aquí planteada tuviera adecuada solidez era necesario hacerla trabajar con un propósito aglutinante y esto nos obligó a definir objetivos que motivaran a los diferentes elementos del Sistema y delinearán aun cuando fuera esquemáticamente, una imagen satisfactoria del futuro. Para hacerlo, tuvimos muy presente la teoría desarrollada por el doctor **Fred Polak**, según la cual, el futuro de una civilización un país o un grupo de personas está determinado en gran medida por "su imagen del futuro". Es decir, si una sociedad tiene ideas optimistas, aspiraciones dinámicas y ambiciones cohesivas, la civilización crecerá y prosperará; si muestra tendencias negati-

vas, ideales inciertos y fe dudosa, la sociedad está en peligro de desintegración. La idea es cómo mediante el hecho de pensar en el futuro, el hombre crea este futuro de acuerdo con la imagen que de este se haya formado. El resultado de este planteamiento es el Programa Colombiano de Investigaciones Marinas.

Podemos concluir que para la ejecución del Programa Colombiano de Investigaciones Marinas se requería una organización cuya solidez depende de los objetivos propuestos en ese Programa. La existencia de ambos garantiza la "Cooperación con un propósito", es decir, un verdadero **Sistema**.

4. La Organización Resultante:

Un Sistema debe contener todos los elementos que afectan en forma decisiva o fundamentalmente los procesos que en él ocurren y esto hace casi imposible establecer las formas reales de un Sistema de Investigación Oceanográfica. Esto nos llevó a establecer un límite de carácter regional y a definir un gran Sistema Oceanográfico Tropical dentro del cual funcionaría la Organización Colombiana como un Subsistema.

La organización del Subsistema Colombiano, la cual básicamente utiliza la infraestructura existente en el país, documento N° 23 de junio/72 del Fondo Colombiano de Investigaciones Científicas y Proyectos Especiales "**Francisco José de Caldas**" (**Colciencias**), para apoyar tanto la parte docente como la investigación aplicada pero sin restricciones en cuanto a su ampliación o agregación.

Como esta infraestructura básica pertenece a sistemas burocráticos diferentes e independientes entre sí, la base de funcionamiento reside en la capacidad de coordinación del organismo que tiene la capacidad para hacerlo, o sea, la Comisión Colombiana de Oceanografía como organismo asesor y coordinador de la actividad oceanográfica del país.

Esta organización permite la óptima utilización de los recursos existentes en el país y evita la dispersión, despilfarro y duplicación de esfuerzo.

4.1 Comisión Colombiana de Oceanografía:

Fue creada mediante Decreto Nº 763 de mayo 14 de 1969 (**Anexo "A"**) y al incluirla en la presente organización se ha buscado darle la importancia como organismo eminentemente técnico de planeamiento, coordinación y asesoría que el Presidente tuvo en mente al crearla. De este organismo salen los planes a largo plazo, la política general y los proyectos específicos de investigación básica y aplicada lo mismo que los medios para lograr los objetivos propuestos. Como cada uno de los miembros de la Comisión dispone de medios propios o cuyo uso puede comprometer, es evidente la posibilidad de distribuir partes de tales medios a actividades de interés común. Estas actividades se fraccionan en proyectos específicos bajo responsabilidad de un Jefe de proyecto nombrado por la Comisión y responsable ante ésta, a través del Director del Centro Oceanográfico de Colombia, Centro que a su vez es un subsistema.

4.2 Director del Subsistema Oceanográfico de Colombia:

Será el encargado de ejecutar las políticas de investigación y docencia a niveles de postgrado que fije la Comisión Colombiana de Oceanografía con los medios que ésta le asigne y coordinará la ejecución de todos los proyectos de investigación que se ejecuten en el territorio bajo su responsabilidad. Este cargo será desempeñado por el Coordinador Nacional, ya que sus respectivas funciones se confunden.

Por consiguiente sus funciones primordiales serán la coordinación y evaluación de proyectos y será responsable ante la Comisión Colombiana de Oceanografía por su gestión. Mantendrá además, coordinación horizontal con los directores de Subsistemas similares en los demás países participantes y suministrará al Director del Centro del Sistema Oceanográfico Tropical toda información que este requiera y los informes periódicos que éste necesite para la evaluación de los programas internacionales o multinacionales. Para la ejecución de éstos se establecerá una serie de fases correspondientes a los países en donde se deba llevar a cabo y cada fase quedará bajo responsabilidad del respectivo director regional.

Debido a la tremenda importancia que tiene el trabajo interdisciplinario, no se ha considerado conveniente darle a cada país responsabilidades en solo una disciplina y se ha considerado mucho más conveniente la ejecución de proyectos interdisciplinarios y más bien

asignar responsabilidades de coordinación y evaluación, de acuerdo con el país en donde se lleve a cabo el trabajo.

La coordinación total de un proyecto que se lleve a cabo sucesiva o simultáneamente en diferentes países, será responsabilidad del Director del Centro del Sistema Oceanográfico Tropical.

4.3 Jefe del Proyecto:

Será responsable por la ejecución total de un proyecto específico desde su planeamiento hasta su ejecución.

Dispondrá para esta ejecución de los medios que el director del Subsistema Oceanográfico le asigne y todas las coordinaciones que requiera las hará a través de éste cuando de medios físicos o de personal se trate.

Rendirá los informes que el Director requiere para efectos de evaluación del trabajo y responderá ante éste por el empleo de los medios que se le asignen.

4.4 Jefe Académico:

Es el encargado de desarrollar los programas académicos que la Comisión Colombiana de Oceanografía apruebe a nivel de postgrado y será responsable ante el Director del Subsistema Colombiano por su ejecución.

Será nombrado por la Comisión Colombiana de Oceanografía, la cual le asignará los medios adecuados para los cursos específicos que se aprueben y por el tiempo de su duración.

Es importante establecer que la intención con que se crea la parte do-

cente, no es la de producir un determinado número de postgraduados al año, sino la de satisfacer las necesidades que el país tenga en determinadas especialidades a alto nivel y primordialmente en orientar a los profesionales en las disciplinas oceanográficas hacia la investigación aplicada. Se considera, por consiguiente, que estos cursos están determinados y estrechamente relacionados con el planeamiento a largo plazo que adelanta la Comisión Colombiana de Oceanografía.

4.5 Disciplinas Oceanográficas:

Las disciplinas oceanográficas se agruparon, de acuerdo a la distribución de medios disponibles antes que siguiendo los lineamientos clásicos, pero en realidad esta agrupación carece de significado rígido desde el punto de vista del subsistema y puede modificarse a medida que la situación cambie o cuando el subsistema empiece a constituir medios orgánicos propios dependientes de su Dirección.

5. Ventajas de la Organización

Propuesta:

5.1 El concepto moderno de organización ha ido cambiando desde el punto de vista de estructura hacia el punto de vista de proceso y la motivación estructural, burocrática y jerárquica con una serie de relaciones fijas de autoridad ha venido dando paso a una serie de flujos, información, hombres, material y comportamiento. Esta organización de sistemas es más productiva en el tipo de actividad que es materia de la presente organización,

debido a que puede hacer óptimo uso de las nuevas técnicas de dirección que incluye métodos cuantitativos, el computador, ciencias de información y de comportamiento. Más aún, los conceptos de sistemas hace énfasis en la relación entre las partes y cómo esta relación afecta el comportamiento de todo el sistema.

5.2 Los diferentes elementos del Sub-sistema Oceanográfico Colombiano ya existen y por consiguiente se puede dirigir todo el esfuerzo adicional que el Gobierno y las Instituciones interesadas asignen, al desarrollo de los proyectos productivos. Los gastos de funcionamiento son mínimos y financiados por el presupuesto de cada proyecto de investigación. Solamente al comprobarse que los medios disponibles son insuficientes se procederá a la creación de algunos adicionales. Esto permite la mejor utilización de los medios disponibles y la concentración del esfuerzo.

5.3 La organización propuesta permite la aplicación fácil y efectiva de un sistema detallado e integrado de planeamiento, programación y presupuesto (PPBS).

5.4 Este sistema permite la evaluación individual de cada proyecto en lo relacionado a costo y contribución a los objetivos nacionales, en forma tal que haga posible una distribución racional de los fondos disponibles y siempre escasos, para aumentar la productividad total del sistema oceanográfico general y de los subsistemas nacionales. El proceso de coordinación y comparación entre los diferentes proyectos

sería de acuerdo con los siguientes pasos:

5.4.1 Evacuación y comparación de los varios proyectos en términos de su contribución a los objetivos nacionales.

5.4.2 Determinación de cómo un objetivo específico puede ser logrado con el mínimo empleo de recursos.

5.4.3 Proyección de las actividades del sistema dentro de un periodo de tiempo adecuado.

5.4.4 Comparación de la relativa contribución de las actividades públicas y privadas a los objetivos nacionales.

5.4.5 Revisión de los objetivos, programas y presupuesto a la luz de la experiencia y de circunstancias cambiantes.

5.5 Una organización de sistemas permite y requiere una unidad de control que evalúa continuamente el proceso y que obligue a una permanente adaptación a circunstancias cambiantes a fin de ajustar diferencias entre el planeamiento y la ejecución. El resultado general es una organización como la propuesta, que permite mayor flexibilidad y control, facilita la toma de decisiones de acuerdo a pautas y normas planeadas a largo plazo y por ende limita menos el desarrollo futuro y el aprovechamiento de circunstancias favorables.

ANEXO "A"

DECRETO NUMERO 763 DE 1969

(mayo 14)

Por medio del cual se crea la Comisión Colombiana de Oceanografía.

EL PRESIDENTE DE LA
REPUBLICA DE COLOMBIA,

en uso de sus facultades legales,

DECRETA:

ARTICULO 1º — Créase la Comisión Colombiana de Oceanografía en forma permanente, con sede administrativa en la ciudad de Bogotá, la cual tiene como misión principal coordinar el esfuerzo nacional en asuntos oceanográficos y sus diferentes disciplinas científicas, con el propósito de integrarlo en los programas de desarrollo del país y los de cooperación internacional que el Gobierno estime adecuados.

ARTICULO 2º — Son funciones principales de la Comisión Colombiana de Oceanografía:

a. Estudiar y proponer planes y medidas para el fomento y desarrollo de los estudios Oceanográficos en los litorales colombianos, incluyendo proyectos concretos de investigación científica y técnica en ese campo.

b. Favorecer la coordinación y la correcta orientación de los estudios e investigaciones oceanográficas que realizan o deban realizar los distintos organismos de Derecho Público o Privado, nacionales o extranjeros.

c. Servir de Organismo Asesor y Consultivo del Gobierno en materia oceanográfica y sus diferentes disciplinas científicas.

ARTICULO 3º — La Comisión Colombiana de Oceanografía estará integrada por Organismos de Derecho Público y de Derecho Privado, así:

A — De Derecho Público:

1. Ministerio de Relaciones Exteriores — Subsecretaría de Organismos y Conferencias Internacionales.

2. Ministerio de Hacienda — Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

3. Ministerio de Defensa Nacional Armada Nacional — Dirección de Marina Mercante Colombiana — Departamento de Litorales:

a) División de Oceanografía.

b) División de Hidrografía.

4. Ministerio de Agricultura:

a) Instituto de Recursos Naturales Renovables (**Inderena**).

b) Servicio Colombiano de Meteorología e Hidrología.

5. Ministerio de Minas y Petróleos:

a) Instituto de Investigaciones Geológicas y Mineras.

b) Instituto de Asuntos Nucleares.

c) Empresa Colombiana de Petróleos (**Ecopetrol**).

6. Ministerio de Educación — Universidad Nacional de Colombia — Facultad de Ciencias — Departamento de Geología.

B — De Derecho Privado:

1. Flota Mercante Grancolombiana, S. A., — Departamento Técnico.

2. Fundación Universidad de Bogotá "Jorge Tadeo Lozano", Facultad de Ciencias del Mar.

3. Consorcio Pesquero Colombiano, S. A.

4. Asociación Colombiana de Pescadores e Industriales de la Pesca, (ASPESCA).

5. Instituto Geofísico de los Andes.

ARTICULO 4º — El Comando de la Armada Nacional, designará el Coordinador Nacional de la Comisión Colombiana de Oceanografía, quien a su vez actuará como Presidente de la Comisión.

ARTICULO 5º — Los Organismos Constitutivos de la Comisión Colombiana de Oceanografía nombrarán un Delegado Permanente, su representante alterno y los asesores que consideren del caso, debiéndoseles expedir la credencial correspondiente que los acredite ante el Coordinador Nacional.

ARTICULO 6º — La Armada Nacional — Dirección de Marina Mercante, proporcionará a la Comisión Colombiana de Oceanografía la Secretaría Ejecutiva necesaria para su funcionamiento.

ARTICULO 7º — La Comisión Colombiana de Oceanografía se dictará sus propios reglamentos y podrá invitar a las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras que se considere necesario para su asesoría.

ARTICULO 8º — El Centro Nacional de Datos Oceanográficos del Departamento de Litorales, recopilará todas las informaciones sobre oceanografía y sus diferentes disciplinas científicas y podrá publicar aquellas informaciones de carácter general que prevean los reglamentos de la Comisión.

ARTICULO 9º — El Gobierno Nacional, nombrará las Delegaciones del país a las distintas Reuniones Internacionales relacionadas con la Oceanografía y sus diferentes disciplinas científicas, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Comisión Colombiana de Oceanografía.

Asimismo, la Comisión Colombiana de Oceanografía elaborará las instrucciones de carácter científico y técnico.

ARTICULO 10. — La Comisión Colombiana de Oceanografía, asesorará el Gobierno en lo relativo a la ratificación o adhesión del país a los Convenios o Acuerdos Internacionales relacionados con la Oceanografía y sus diferentes disciplinas.

ARTICULO 11. — Los Miembros de la Comisión Colombiana de Oceanografía no percibirán emolumentos de ninguna naturaleza cuando las reuniones se celebren en la sede administrativa de la Comisión.

PARAGRAFO 1º — Cuando la Comisión Colombiana de Oceanografía considere necesario celebrar reuniones en lugares diferentes a la sede administrativa, el Organismo representado

cubrirá los gastos que demanden sus representantes.

PARAGRAFO 2º — Cuando se considere que uno o alguno de los Miembros de la Comisión Colombiana de Oceanografía deba representar al país en eventos de carácter internacional, los transportes, sueldos y viáticos correrán por cuenta del Organismo a que pertenece.

ARTICULO 12. — El presente Decreto rige a partir de la fecha de su expedición.

Comuníquese y cúmplase,

Dado en Bogotá, D. E., a 14 de mayo de 1969.

(Fdo.) CARLOS LLERAS RESTREPO

Alfonso López Michelsen, Ministro de Relaciones Exteriores. — **Abdón Espinosa Valderrama**, Ministro de Hacienda. — **General Gerardo Ayerbe Chaux**, Ministro de Defensa. — **Enrique Peñalosa Camargo**, Ministro de Agricultura. — **Carlos Gustavo Arrieta**, Ministro de Minas y Petróleos. **Octavio Arizmendi Posada**, Ministro de Educación.

Museo del Oro

BANCO DE LA REPUBLICA

Dirección: BOGOTÁ, D. E., CALLE 16 No. 5-41,
entrada para el público Carrera 6a. Parque de Santander.
Conmutador: No. 813600

HORARIO

MARTES A SABADOS: de 9 a. m. a 5 p. m.

DOMINGOS Y DIAS FERIADOS: de 10 a. m. a 2 p. m.

La entrada tiene el valor de \$ 10.00 (diez pesos m/cte.) para adultos y \$ 5.00 (cinco pesos m/cte.) para niños de 7 a 15 años. La suma que usted paga por esta boleta, será destinada a obras para la Protección de la niñez.

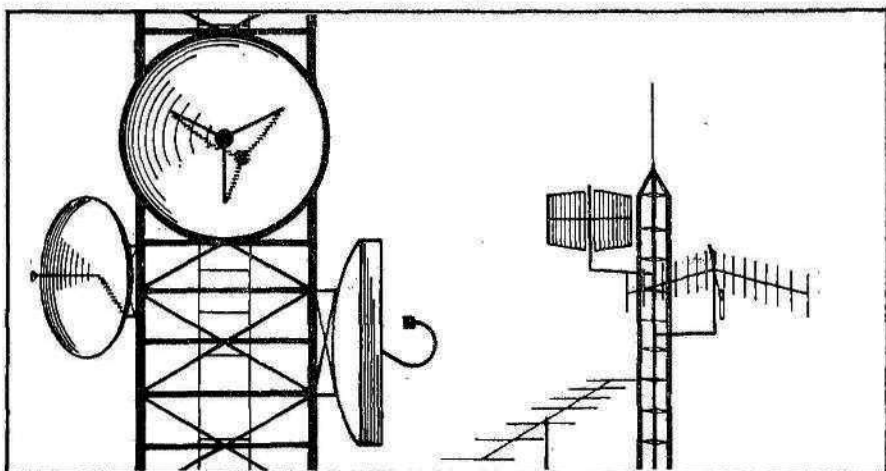
The money you give for this ticket will go to children's charities.

Los colegios y centros educacionales en general, se reciben únicamente con cita previa y no pagan entrada.

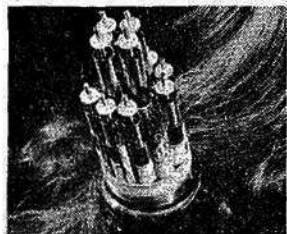
CERRADO LOS LUNES

SIEMENS

Sistemas de transmisión para telecomunicaciones ?



¿Desea llevar un gran número de líneas telefónicas por línea aérea a un lugar apartado?



¿Necesita enlazar por sistemas de micro-ondas dos grandes ciudades con 1.800 canales telefónicos?

¿No quiere invertir en nuevos cables de enlace entre las centrales de telecomunicación de dos ciudades, pero necesita aumentar la capacidad de transmisión?

Desde el diseño del proyecto, ejecu-

ción y puesta en marcha lo realiza Siemens teniendo en cuenta las necesidades futuras.

CHEQUE INFORMATIVO 

Enviar a: Siemens S. A., Publicidad

Apartado Aéreo 80150, Bogotá

Solicito: más información

visita de un representante

Nombre: _____

Empresa: _____

Dirección: _____

Teléfono: _____ Ap. Aéreo _____

Ciudad: _____ T/T3

Microondas, Multiplex y cables coaxiales de Siemens.

La Navegación Espacial



Capitán de Fragata **GABRIEL DIAZ RODRIGUEZ**

TRADUCCION DEL LIBRO "DUTTON'S NAVIGATION AND PILOTING", CAP. 45, DEL "UNITED STATES NAVAL INSTITUTE", ANNAPOLIS, MARYLAND.

La exploración del espacio es probablemente el más ambicioso proyecto emprendido por el hombre. El gobierno de los vehículos espaciales para esta exploración ha requerido conceptos completamente nuevos lo mismo que equipos únicos para apoyar las misiones. El vuelo espacial no tripulado demanda el apoyo en un medio completamente nuevo, donde el hombre está

libre de la gravedad, el viento, la atmósfera y otros fenómenos terrestres familiares. Las vastas distancias en el espacio traen nuevos problemas. Cuando pensamos que la luz y las ondas de radio que viajan de un punto a otro casi instantáneamente pero tarda 8.3 minutos la luz del sol en alcanzar la superficie de la tierra, y tarda 6 minutos el haz de un radar en rebotar en Marte y regresar a la Tierra.

Una multitud de problemas deben ser reunidos y resueltos con nuevos métodos y conceptos. Uno de estos nuevos conceptos se encuentra en el campo de la navegación espacial y la conducción, donde la posición no se puede determinar por las coordenadas familiares de latitud y longitud. Como se mencionó previamente, una nueva dimensión debe ser dotada y un nuevo desarrollo en el campo de la navegación debe compensarla.

La navegación espacial se efectúa mejor, empleando una combinación de instrumentos abordo y en tierra. Aunque los términos "Navegación" y "Guía" son empleados a menudo como sinónimos, ellos son apenas relacionados. La función de la Navegación espacial es doble, debe determinar la situación del vehículo espacial, la cual se puede definir en cualquier instante de tiempo como describiríamos el mo-

vimiento del vehículo espacial en una trayectoria de caída libre.

Además, la navegación espacial envuelve la determinación e indicación de la posición y velocidad del vehículo con relación a un sistema de coordenadas de referencia en un momento dado.

El problema de guía es determinar qué cambios se deben hacer a la trayectoria para controlar la posición y la velocidad, con el propósito de alcanzar algún punto determinado, y aparece cuando el problema de navegación se ha resuelto.

La guía es el proceso de mover el centro de masa del vehículo a lo largo de una trayectoria deseada.

La estabilidad y el control están asociados con el movimiento alrededor del centro de masa. La relación entre navegación y guía se ilustra en la Figura N° 1.

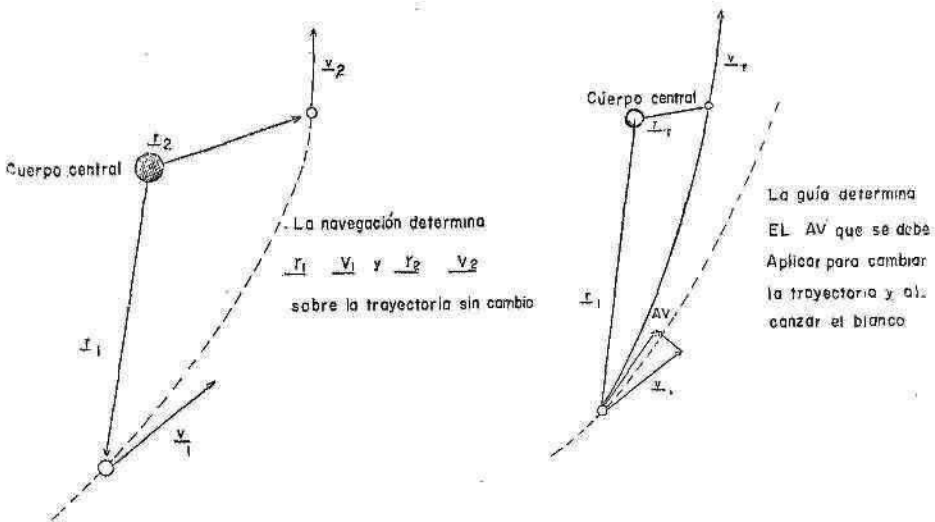


Figura No. 1 - CONCEPTOS SOBRE NAVEGACION Y GUIA

La navegación en el espacio no se puede definir tan claramente como se hace en la práctica marina o aérea.

Un vuelo orbital está ordinariamente dividido en tres "fases" y su navegación debe ser apropiada a cada una de éstas con sus diferentes parámetros.

Las fases orbitales son: la fase de estacionamiento, la fase de transición y la fase de curso medio.

La figura N° 2 nos muestra las tres fases orbitales de un vuelo espacial. Para todas las fases del vuelo del vehículo, uno de los más importantes requerimientos es el de que el Navegante

mantenga una buena graficación de la estima (D. R.), la cual es de suma importancia durante la fase de estacionamiento.

Las complejas matemáticas del vuelo espacial que contemplan mecánica espacial y las enormes velocidades comprometidas en el viaje, requieren el empleo de computadores para la navegación abordo.

El navegante es un importante eslabón en el sistema, ya que hace observaciones, introduce datos en el computador, ejerce su criterio e inicia la acción de guía.

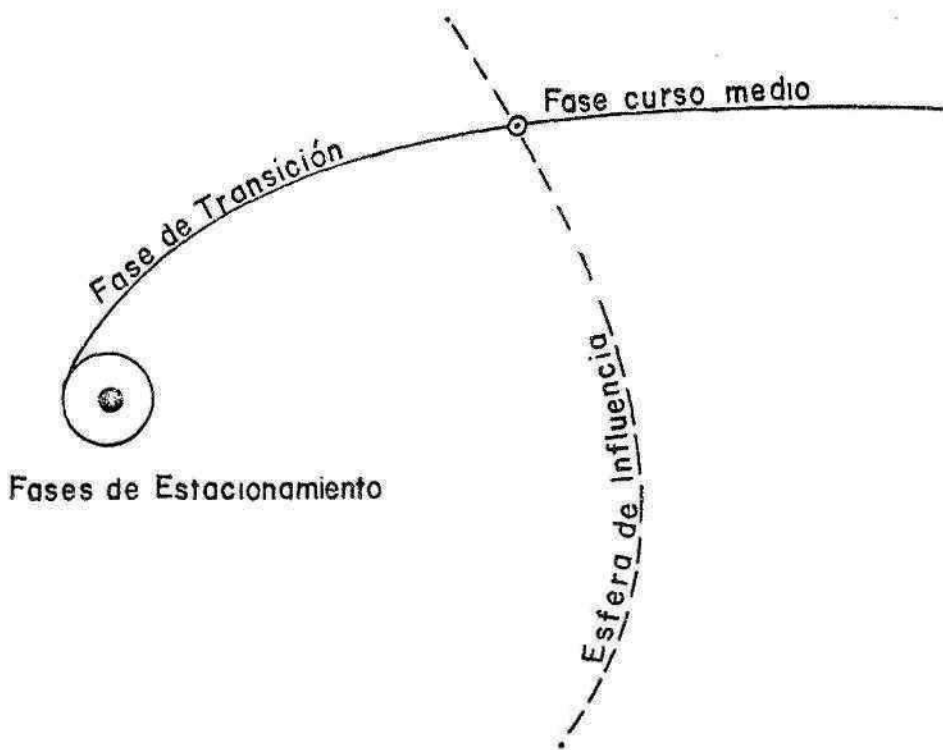


Figura No. 2 - FASES ORBITALES

Los cálculos complejos de velocidad y posición, son resueltos perfectamente por el computador.

El sistema de Navegación Espacial se ha dirigido hacia el desarrollo en exceso de instrumentos de medida y computadores relativamente sofisticados para técnicas de estimación estáticas, para resolver datos de los sensores de información de Navegación.

Los límites de exactitud de la Navegación, normalmente son determinados por el cálculo complejo y no por la exactitud del traqueo.

En la fase de estacionamiento, el vehículo espacial se encuentra cautivo en una órbita alrededor de un cuerpo celeste, siendo la atracción gravitacional del cuerpo la fuerza principal que lo mantiene en la órbita. En esta fase la Navegación a bordo es probablemente la más complicada, dependiendo de un sistema de referencia basado sobre un planeta, bien sea para sobrevivencia o para aterrizaje.

Normalmente, poca o ninguna guía se requiere en la órbita de estacionamiento.

La Navegación a bordo en la fase de estacionamiento del vuelo, se efectúa por diferentes métodos: uno está basado en medir el ángulo comprendido entre la línea de mira a una estrella y el limbo del disco de un planeta; claro está que esta práctica se ha limitado al planeta Tierra. La Figura Nº 3A, muestra la geometría de esta medición. Otro método consiste en determinar la medida angular entre la línea de mira

a una estrella y una marca en Tierra observable sobre un planeta cercano, como se ilustra en la Figura 3B. Un tercer método consiste en la determinación de la hora a la cual una estrella es ocluida por un planeta cercano, Figura Nº 3C. Un cuarto método consiste en medir el ángulo subtendido por el diámetro del disco visible de un planeta cercano; similar al principio para obtener distancias por estadímetro en la Navegación Marítima, partiendo de que el radio del planeta se conoce.

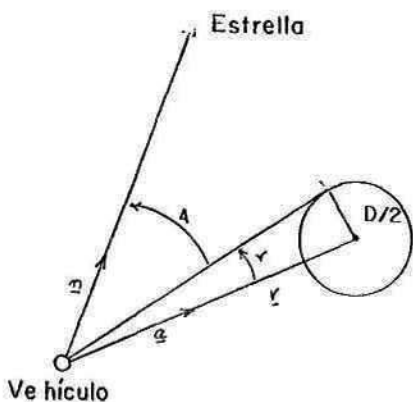
Con esta información, la distancia al vehículo espacial desde el centro del planeta se puede calcular. La Figura Nº 3D, muestra la geometría de esta medición.

La incertidumbre en el diámetro de los planetas produce errores de considerable proporción con este método.

Otro método de Navegación, en las cercanías de un planeta durante la fase de estacionamiento, es el de traquear en la Tierra marcas visibles sobre la superficie del planeta. El procedimiento actual seguido con este último método depende del conocimiento de la posición de las marcas terrestres.

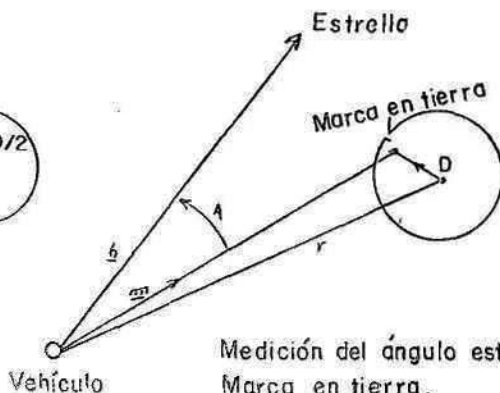
Una o más marcas terrestres se pueden emplear para dar parámetros orbitales, después se toman observaciones sucesivas durante una serie de órbitas alrededor del planeta. La principal ventaja de este método consiste en la presentación de la posición del vehículo espacial con relación a un sistema de coordenadas con referencia al planeta y siguiendo su movimiento;

Figura 3 a



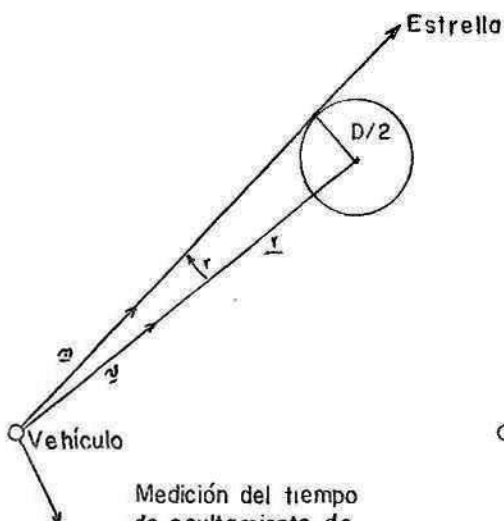
Medición del ángulo de elevación de la estrella (ángulo medido A)

Figura 3 b



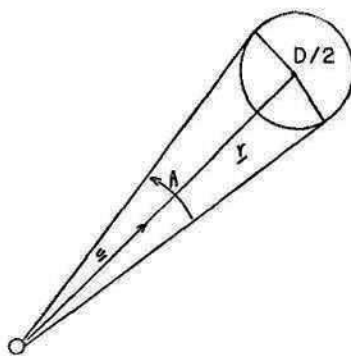
Medición del ángulo estrella Marca en tierra. (Ángulo medido A)

Figura 3 c



Medición del tiempo de ocultamiento de la estrella

Figura 3 d



Medición del ángulo subtendido por el cuerpo

su mayor desventaja se radica en que las marcas terrestres no siempre se distinguen fácilmente cuando el planeta posee una atmósfera.

Datos provenientes de los vuelos "Gemini" han demostrado que las marcas sobre la superficie de la tierra no siempre son visibles, aun en órbitas de baja altura. En todos los métodos citados y en particular en el último, es de extrema importancia mantener una buena graficación por estima (DR), con el fin de determinar la acción de guía requerida.

Un vehículo espacial se encuentra en la fase de transición del vuelo espacial, cuando se está escapando o se está aproximando a un cuerpo celeste. En esta fase su órbita es afectada primordialmente por el campo gravitacional del cuerpo; pero conserva suficiente energía para vencer la influencia de éste.

Para la navegación a bordo cuando se está en la fase de transición, se toma como referencia el centro del cuerpo celeste.

Los métodos utilizados son similares a los empleados al obtener una fija en la navegación Celeste Marina, usando instrumentos básicamente iguales al sextante marino.

Para la navegación en la vecindad de un planeta o durante la fase de transición, las técnicas a bordo tienen varias ventajas sobre la navegación con instrumentos en tierra. La principal ventaja consiste en evitar el retardo en las comunicaciones ya mencionado y

motivado por las extremas distancias involucradas.

Otra ventaja consiste en la de que el vehículo espacial se sitúa con relación al cuerpo en referencia, en lugar a hacerse con relación a la tierra.

Una vez que el vehículo espacial ha escapado de la influencia gravitacional de un cuerpo celeste, los parámetros orbitales son afectados principalmente por el arrastre del Sol. En esta fase el vehículo se desplaza en una órbita alrededor del Sol y las coordenadas de la navegación a bordo son generalmente escogidas con referencia al centro del Sol empleando los mismos instrumentos de la fase de transición.

Los métodos descritos se basan en su empleo a bordo del vehículo espacial.

Al mismo tiempo que se emplean estas técnicas a bordo, también se verifica la posición del vehículo espacial por medio de facilidades terrestres.

Las técnicas para la Navegación basada en la Tierra se fundamentan en el traqueo por radar del vehículo y órdenes de guía de comando se suministran por radio.

Aunque este método ha probado ser extremadamente confiable en el pasado y se incluye en los planes de las futuras misiones tripuladas y no tripuladas, tiene algunas desventajas definidas:

La principal desventaja se radica en el retardo de tiempo entre la recepción, el procesamiento y el suministro de la información para las órbitas diferentes a las terrestres.

Otra desventaja es la de que los radares de traqueo situados en la Tierra indican las distancias al vehículo espacial con referencia a la superficie de la Tierra, aunque el vehículo esté por ejemplo aproximándose o en órbita alrededor de la Luna.

Pequeñas incertidumbres o errores en las mediciones basadas en localidades terrestres pueden convertirse en grandes dudas para la navegación precisa requerida para situar el vehículo espacial.

La navegación efectuada a bordo es por consiguiente un requerimiento definido en las misiones tripuladas; la navegación con base en la tierra, el principal sistema para vuelos orbitales terrestres, probablemente servirá más como un sistema de retorno para las largas misiones del futuro. Los equipos de a bordo suministran datos exactos de los ángulos mientras que los radares terrestres darán información precisa sobre distancias.

Como se mencionó previamente, la navegación por estima juega un papel importante para mantenerse a través de las órdenes de guía requeridas durante las diferentes fases de la órbita del vehículo espacial.

La Navegación por estima espacial difiere de la Navegación por estima marina, en la terminología empleada y además por la dimensión adicional en la cual el vehículo viaja.

Mientras que el Navegante de Superficie se enfrenta principalmente con el tiempo y la rata de velocidad, el As-

tronauta debe aplicar adicionalmente los parámetros orbitales de la atracción gravitacional y la fuerza centrífuga. Con la aplicación apropiada de estos parámetros los cuales varían con la fase orbital del vuelo, la ruta orbital por estima (DR) debe ser calculada precisamente y comparada con la órbita presente, para determinar cualquier procedimiento de guía que sea requerido.

La Navegación por Inercia, de precisión se aplica al vuelo, especialmente durante el tiempo en el cual tiene lugar la aplicación de la mayor potencia, por ejemplo durante el lanzamiento, aterrizaje y cualquier maniobra de un cambio mayor en la órbita. Un Navegador por inercia provee la referencia principal durante el lanzamiento para colocar el vehículo en la órbita apropiada. La navegación por inercia no es conveniente para períodos largos en la navegación en el espacio profundo; principalmente porque los acelerómetros de inercia indican únicamente aceleraciones antigravitacionales. Es decir, no pueden medir la gravedad, la aceleración primaria aplicada al vehículo que viaja en el espacio. No se ha desarrollado un modelo aplicable de la gravedad del Sistema Solar.

Hemos descrito las tres fases principales de la navegación espacial. El programa de Navegación tripulada se ha desarrollado principalmente bajo control terrestre positivo, siendo imposible predecir con certeza qué método de Navegación será más satisfactorio.

Por consiguiente, describiremos a continuación los conceptos y las técnicas diseñadas para los vuelos "Apolo", estimando que reúne todos los requisitos.

Como este programa cubre el proyecto de exploración lunar, la guía y la Navegación están muy relacionados. Para ejecutar la misión principal, el vehículo pasa a través de quince fases diferentes de guía y navegación. De éstas, solamente once están directamente relacionadas con el vehículo "Apolo" propiamente dicho, las otras son para la guía y navegación del Módulo de Excursión Lunar (LEM) que aterriza en la Luna, Figura Nº 4.

Como este vuelo ocurre relativamente cerca de la Tierra, si se compara con los planes de la exploración futura planeada para el Sistema Solar y el espacio profundo, la Navegación primaria, incluyendo la predicción de la

información orbital futura se hace por medio de un sistema de traqueo con base en la tierra. Este sistema que emplea información de traqueo por radar y visual con retransmisión de información y órdenes de guía a voz o por radio, es un sistema probado, como se demostró en los vuelos "Mercurio", "Mariner", "Surveyor" y "Gemini".

Una representación gráfica de la operación de la red del sistema de traqueo para vuelos tripulados (MSFN) se muestra en la Figura Nº 5. El vehículo es traqueado por una antena de 85 pies la cual suministra distancia angular y velocidad. Esta información se transmite al centro de Control de la Misión en Houston, de la que se obtiene información para navegación. El vehículo también es traqueado por una antena de 30 pies la que emplea Doppler de 3 vías, información que suministra datos de posición y velocidad.

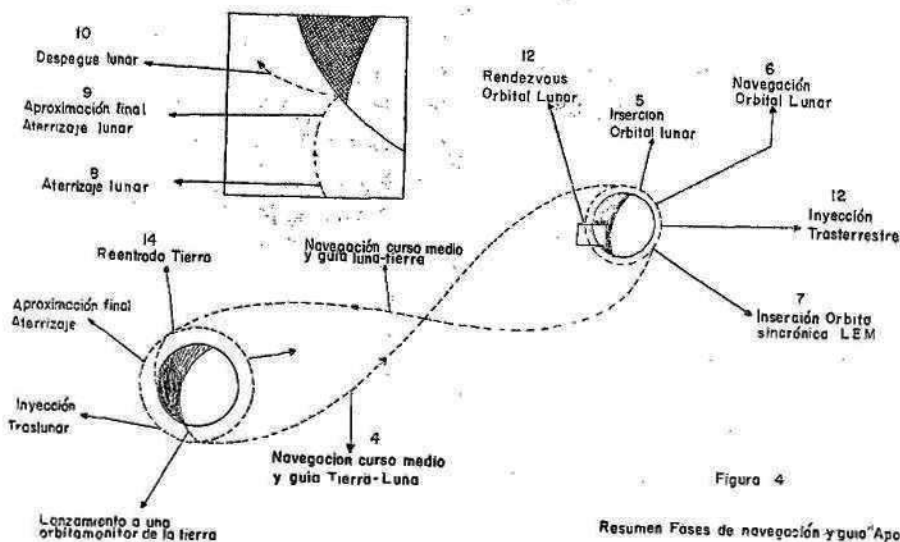


Figura 4

Resumen Fases de navegación y guía "Apolo"

Figura No. 4 — RESUMEN FASES DE NAVEGACION Y GUIA "APOLO"

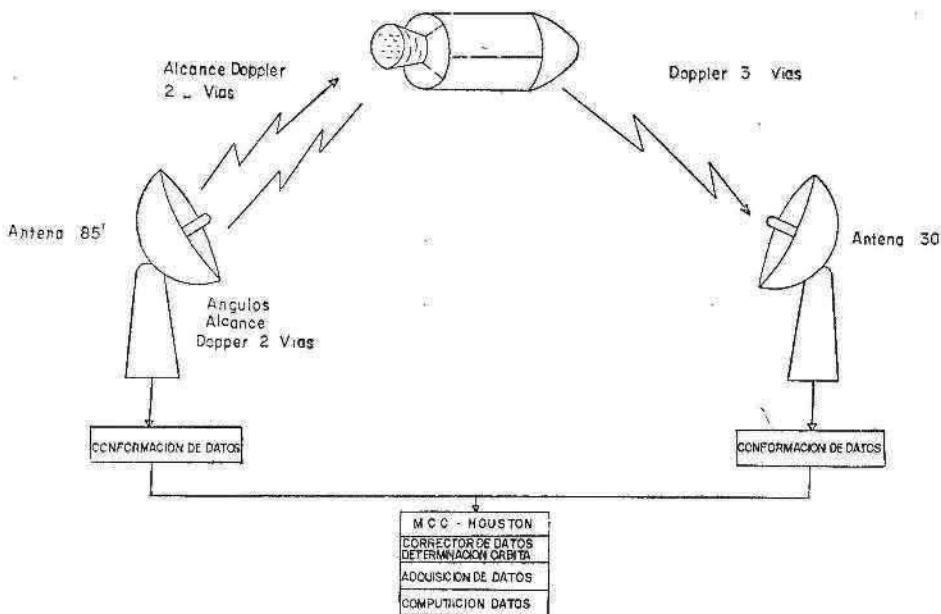


Figura No. 5 — SISTEMA TRAQUEO POR RADAR

La distancia determinada modulando la portadora con dígitos casuales (O y I).

La señal se recibe en transponders localizados en el vehículo espacial o en el LEM, y se retransmite. La medida del tiempo de tránsito de la señal es una medida de la distancia al vehículo espacial. La velocidad se determina por el desplazamiento Doppler en la señal devuelta por el vehículo espacial.

El sistema abordó es también esencial en el vuelo "Apolo". Esto no significa un retroceso en el sistema, sino más bien como un sistema independiente con las mismas capacidades del sistema de tierra. No está sujeto al posible Jamming, y se puede utilizar aún cuando el vehículo es inaccesible al

control terrestre, o cuando se encuentra en el lado oculto de la Luna. El sextante espacial es empleado en este método de navegación.

El sistema óptico se emplea para alinear el sistema de inercia, y para navegar en una órbita terrestre, órbita lunar o el espacio cislunar.

La unidad de medida de inercia se emplea como referencia de altura primaria y se emplea con propósito de guía durante todas las maniobras y durante el reingreso. Los datos son obtenidos por observación de líneas simultáneas a dos cuerpos celestes, o superponiendo la imagen de una estrella sobre una marca en tierra. El tiempo y la medida angular son leídas electrónicamente y alimentados dentro de un computador.

El sistema óptico del sextante espacial se muestra en la Figura N° 6.

El astronauta emplea el sextante para situar con precisión la estrella sobre la marca en tierra o el horizonte. Cuando la estrella y la marca en tierra están sobrepuestas, el astronauta presiona un botón y el ángulo entre los dos lo mismo que la hora, se introducen automáticamente en el computador.

La geometría para medir una fija de navegación en el espacio cislunar difiere de la tradicional en la navegación marina o aérea. Los ángulos medidos emplean tres estrellas y sus ángulos desde una marca terrestre o sobre el horizonte, forman tres conos en el espacio. La intersección de dos de esos conos forman una línea y la intersección con el tercero forma un punto.

El cálculo se efectúa automáticamente en el computador.

En el vuelo "Apolo" no se emplea el método convencional practicado por los marinos por cientos de años. V. g: los cálculos se basan en dos o más estrellas observadas y transportando las primeras rectas hasta la última y calculando la fija, lo cual podemos definir como técnica determinística.

En "Apolo", se usa una técnica recursiva (implica el empleo de la teoría del filtro Kolman); bajo este concepto, la precisión de la posición y la determinación de la velocidad mejoran a medida que se efectúan más y más observaciones, reduciendo la incertidumbre con cada observación. Este

método comprende técnicas de matemática estática. En resumen, en el vuelo "Apolo" los fijos son completamente diferentes a los de la Navegación Marítima.

Las dos ventajas principales que ofrece la navegación óptica, al compararla con cualquier método como radar o inercia, son: de que no se necesita gran demanda de potencia eléctrica, y de que no está sujeto al error acumulativo, el cual puede ser excesivo en los vuelos sin aceleración de gran duración, como es el período de desplazamiento durante la fase de curso medio de la órbita. Sensores fotométricos adicionales se incorporan al sextante para permitir el traqueo automático de las estrellas y las detección de la luz en la longitud de onda visual en la cual es radiada por la atmósfera del brillante horizonte de la tierra. El computador empleado en resolver las observaciones requiere una programación mínima y puede ser empleado simultáneamente para otros fines, tales como el de procesar los datos recibidos de la tierra.

Los problemas que se han presentado a raíz de la navegación abordo y la guía del vehículo espacial no tiene precedentes en el campo de la Navegación. El astronauta debe tener completa capacidad de independencia para situar su vehículo sin ayuda y sin referencia a la Tierra. Siempre habrá la necesidad de un método manual simple con el cual el astronauta pueda regresar a la Tierra, en el caso de una situación de emer-

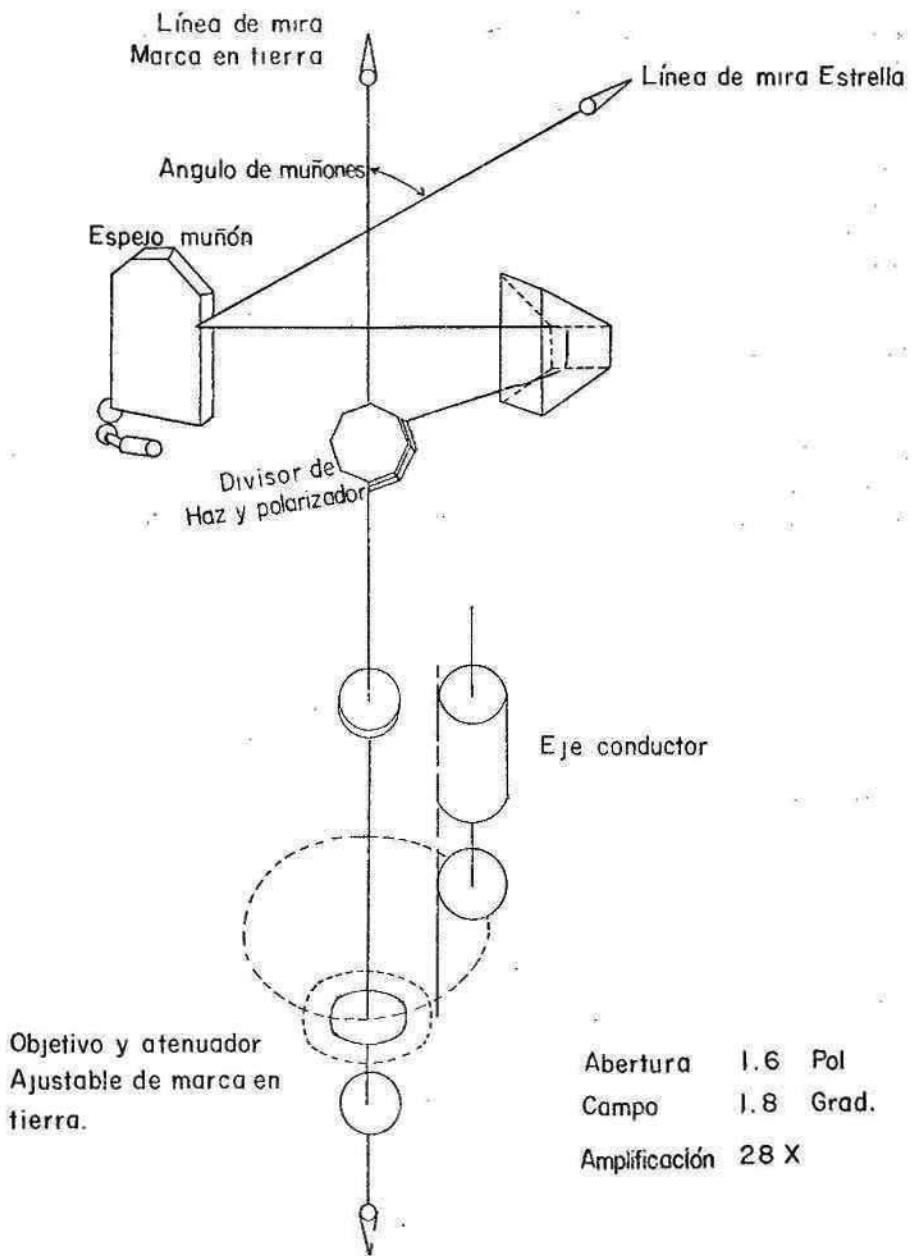


Figura No. 6 — Esquema del Sistema Optico del Sextante Espacial

gencia. La Figura N° 7., nos muestra las fases de la Navegación del vehículo de la Misión Apolo y sus capacidades; también muestra las fases de navegación para el Módulo de Excursión Lunar, el cual incluye el empleo del radar para el cumplimiento de su misión. El dibujo ilustra el empleo de los instrumentos ópticos para la navegación y para la alineación de la unidad de medición por inercia (IMU).

Todos los vuelos espaciales tripulados anteriores al proyecto "Apolo" incluían órbitas terrestres, siendo equivalentes a la fase de estacionamiento en el vuelo al espacio lunar. Para estos vuelos la navegación es mínima porque el vehículo espacial opera bajo las inflexibles leyes naturales que gobiernan

los cuerpos en órbita. Un repaso de los conceptos elementales de la mecánica espacial ilustran las leyes básicas que rigen los vuelos espaciales orbitales.

Un vehículo espacial permanece en el mismo plano en el cual es puesto en el momento del lanzamiento si no se le aplica una fuerza adicional. En cualquier instante de tiempo, este plano trazará un círculo máximo sobre la superficie de la tierra con un ángulo fijo de inclinación con respecto al plano ecuatorial de la tierra. Sin embargo, la rotación de la tierra dentro del plano de la órbita, causa un movimiento aparente al Oeste del plano de la misma, alrededor de la Tierra a una rata aproximada de 15° por hora.

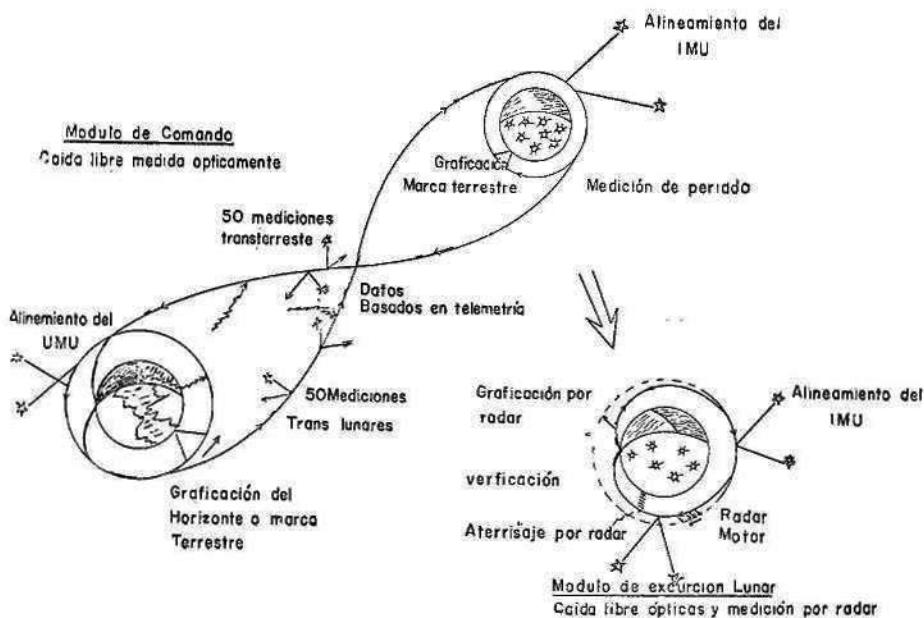


Figura No. 7 — FASES DE LA MISION DE NAVEGACION APOLO

En la caída libre la fuerza centrífuga es exactamente opuesta a la gravedad. El vehículo espacial no puede regresar a la Tierra ni escapar de su campo gravitacional, se requiere por consiguiente, una velocidad única para darle la altura de la órbita deseada. La distancia radial al vehículo espacial desde el centro de la tierra durante el perigeo, es el punto de mayor aproximación y junto con la excentricidad de la órbita, define el tamaño de la misma.

Un vehículo espacial en órbita, recorre áreas iguales del plano orbital en tiempos iguales. En una órbita elíptica, esto se manifiesta en una velocidad

variable para los diferentes puntos de la órbita, el cambio es mayor a medida que la elipse se alarga y mínimo cuando ésta se aproxima al círculo.

La Figura N° 8, muestra la relación entre un círculo y una elipse. Un objeto viajando a una velocidad constante alrededor de un círculo debe recorrer un número igual de grados y un área igual en el mismo tiempo. Arco AB = Arco BC.

Los Arcos AB y BC sobre la elipse no representan áreas iguales; por consiguiente, los vehículos espaciales no pueden emplear el mismo tiempo para recorrer los dos sectores.

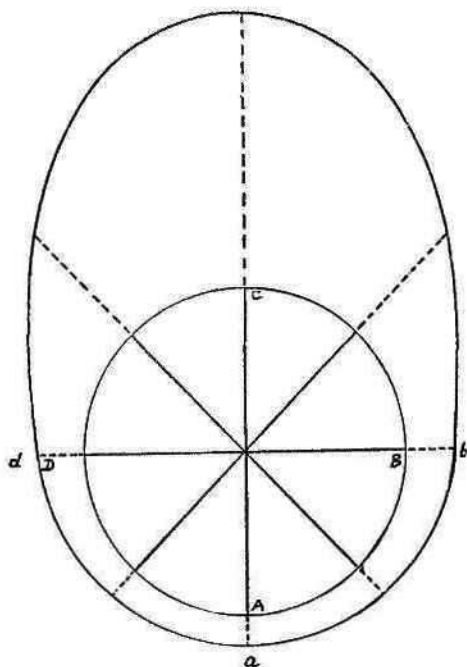


Figura No. 8 — RELACION ENTRE EL CIRCUITO Y LA ELIPSE

Un vehículo espacial que viaja en una órbita elíptica debe cambiar constantemente su velocidad. Si el piloto cambia la velocidad en un instante dado, la altura y la forma de la órbita cambia.

Teniendo en cuenta estos hechos, la órbita de un Satélite alrededor de un cuerpo esférico aislado, sin atmósfera, debe ser una elipse cuyo plano esté fijo con relación a las estrellas. La

elipse debe mantenerse fija en tamaño, forma y orientación.

La órbita de un Satélite alrededor de la Tierra se aparta de este concepto ideal a consecuencia de cuatro principales perturbaciones, así: causadas por el apartamiento del campo gravitacional de la tierra para una simetría esférica; la influencia del arrastre atmosférico, la atracción gravitacional Lunar y Solar, y la presión de la radiación Solar.



CASA OLIMPICA

AL SERVICIO DEL DEPORTE COLOMBIANO

CON EL MAS COMPLETO SURTIDO DE UNIFORMES Y ARTICULOS PARA EL DEPORTE.

ATENDEMOS SUS PEDIDOS DE CUALQUIER PARTE DEL PAIS

Calle 17 No. 6-12 - Teléfonos: 414451 - 345051 / 53 - Telégrafo "Olímpica" Bogotá, D. E.

TOXOPLASMOSIS

Por JAIME PINILLOS REYES



Concepto

La Toxoplasmosis es una enfermedad infecto-contagiosa (Parasitaria) del hombre y de los animales ampliamente difundida por el mundo. En sus primeras investigaciones se conoció como una enfermedad congénita, que presentaba una sintomatología bastante definida con consecuencias muy graves. En la actualidad se comprobó las formas adquiridas, con una muy baja mortalidad en los adultos, con cuadros clínicos bastante definidos y con frecuencia las infecciones inaparentes o latentes.

Es producida esta morba por el Toxoplasma "**Gondii**" descrita por primera vez por **Nicolle y Manceaux (1908)** que la detectaron en roedores americanos y que la describieron como una Leishmania o Tripanosomiasis y que poco después emplearon el término de Toxoplasma.

Distribución en áreas geográficas

Incidencia. La Toxoplasmosis es una enfermedad de distribución mundial y de mayor incidencia en los sitios donde se encuentran mejores métodos para su identificación y se cuenta con mayores recursos humanos para su investigación.

Desde los trabajos publicados por **Wolf, Cowen y Paige (1938/39)**, son muy numerosos los casos reportados desde las partes más remotas del mundo y su número aumenta constantemente.

El primer caso descrito en su presentación infantil en Europa fue por **Bamatter** en 1946, aunque **Sonko** en 1923 había reportado Toxoplasmosis encefálicas sin identificar de una manera definida.

La enfermedad considerada en sus principios como pediátrica o infantil, se ha comprobado que puede presentarse en todas las edades de la vida. Aunque en los adultos la sintomatología es muy diferente a la congénita o a la del recién nacido, aparte de la coriorretinitis y la forma glandular la toxoplasmosis se presenta en los adultos de una forma tan atípica y de frecuencia tan leve que nunca se piensa en ella. Infección sub-clínica.

Las infecciones sin cuadros clínicos característicos son de una incidencia mayor de lo que se piensa. Campañas serológicas realizadas en algunos países y profesiones han demostrado anticuerpos en la mitad de las personas examinadas.

Epidemiología. Se han demostrado más de 20 especies de toxoplasmas y se han denominado según del animal que proceden y no se ha podido encontrar diferencia de ninguna clase entre ellas, como tampoco ninguna inmunidad cruzada por lo que se acepta la existencia de una sola especie: el toxoplasma Gondii.

Doctor

JAIME PINILLOS REYES

Egresado de la Universidad Nacional de Colombia en el año de 1950, como doctor en Medicina Veterinaria y Zootecnia, con tesis de grado laureada sobre sero-aglutinación de bang en suero de equinos y su importancia en salud pública.

Dado de alta en la Escuela de Artillería como Médico Veterinario el 1º de octubre de 1961.

Pasan de 120 especies animales que se han encontrado espontáneamente infectados de toxoplasma. Los animales enfermos pueden sufrir cuadros agudos y eliminar abundantes toxoplasmas por la orina y por las heces. Hay que contar como primer reservorio el perro, gato, cerdo, conejo, liebre, rata y tal vez los bóvidos y óvidos como también gran cantidad de aves. Por esto la toxoplasmosis debe considerarse como una típica Zoonosis, (enfermedad de los humanos y de los animales).

Contagio. El contagio del hombre (antropozoonosis) no se ha podido identificar con seguridad, pero se cree que la infección llega al hombre por medio de las manos y de los alimentos contaminados con secreciones animales, (infección por contacto). La puerta de entrada está representada por la mucosa respiratoria o digestiva pero no se sabe con seguridad a que nivel se produce la penetración del toxoplasma, pero parece suceder a través de la mucosa Rinofaríngea; no puede descartarse el papel o la forma de la ingestión de huevos o carnes poco cocidos que estén infectados de toxoplasma.

La acidez del jugo gástrico presenta una defensa para el organismo y así se pudo comprobar que individuos "con una anacidez gástrica" presentan una proporción de portadores de anticuerpos de ciento por ciento y que los individuos con hiperacidez, o normales, se sitúan al rededor del cincuenta por ciento. También es posible el contagio a través de la mucosa conjuntiva (ocular).

La forma de contagio más importantes, sin lugar a dudas, "es la intrauterina por la vía placentaria", forma de infección que conduce a la toxoplasmosis congénita pero hay que tener en cuenta que el feto puede contaminarse en el momento del parto, o por partos recibidos por comadronas en lugares en donde no existe una asepsia rigurosa. En el momento del nacimiento la mayoría de los fetos poseen anticuerpos transmitidos por la madre, pero entre los cinco y quince meses de edad en casi todos los niños carecen de ellos; y es cuando a partir de este momento comienza a aumentar el número de personas infectadas. El período de incubación de la enfermedad no se conoce y se cree que va de dos semanas a varios meses. El contagio de hombre a hombre parece no existir salvo el caso "vía placentaria o en el parto".

Los contagios sexuales no existen y la susceptibilidad para contraer la enfermedad es general; tras sufrir dicha enfermedad queda inmune el individuo de por vida.

"Las formas" clínicas que se presentan son la congénita y la adquirida. La sintomatología difiere según el momento del embarazo en que tuvo lugar la infección, bien sea del embrión o del feto. Cuando la infección tuvo lugar en los tres primeros meses puede presentarse el aborto, pero generalmente sucede que la infección se produce en el segundo período de gestación, entonces lo que sucede en el aborto, el parto prematuro o a término con feto muerto. Según Thalmmer se distinguen

tres posibilidades según la fase evolutiva de la enfermedad:

a) El estado de la generalización que se presenta con niños prematuros, con peso subnormales, piel reseca y que a las pocas horas o días presentan síntomas respiratorios, disnea, taquipnea, miocarditis, neumonías, edemas, hepatomegalia, esplenomegalia, síntomas hemorrágicos, y están ausentes los síntomas oculares y cefálicos.

b) "El estado de encefalitis florida" se presenta con más frecuencia y tiene una proporción con la anterior de diez a uno y se observa en recién nacidos y lactantes. Se caracteriza por lesiones oculares y encefálicas. Según Bammater las manifestaciones más frecuentes muestran las siguientes distribuciones:

Síntomas oculares ochenta y siete por ciento, neurológicos sesenta y seis por ciento, calcificaciones intracraneales cincuenta y seis por ciento, e hidrocefalia treinta y cinco por ciento. Dentro de las lesiones oculares está la Coroiditis que es bilateral en el sesenta y cinco por ciento de los casos, Microftalmia, Nistagmo, Cataratas, Iritis, cambio en el humor vítreo, etc.

c) "El estado de las lesiones post-cefálicas".

Son más frecuentes estas lesiones y no se reconocen después del parto, sino que se manifiestan tardíamente, tanto más cuando son más leves las lesiones del sistema nervioso central, con cuadros de hidrocefalia y lesiones en el desarrollo psicomotor. A veces el pro-

ceso se descubre cuando el niño tiene dos o tres años de edad y aun en días de escolaridad que es cuando se presentan casos de Epilíptiformes o se presentan retrasos mentales.

Los casos de toxoplasmosis adquirida son extraordinariamente frecuentes. La proporción de personas con anticuerpos de toxoplasma es muy elevada y va en aumento de acuerdo con la edad.

En la mayoría de los casos se presenta de una manera solapada o con cuadros clínicos mal definidos, sin ningún síntoma orientador en que pueda diagnosticarse una toxoplasmosis; pero otras veces se presenta con síntomas más o menos definidos y se puede llegar a un diagnóstico etiológico definitivo.

En general la toxoplasmosis adquirida de acuerdo con la intensidad de síndromes y localización, el Doctor Siim (1956) establece los siguientes complejos sindrómicos:

- Toxoplasmosis adquirida cardíaca.
- Toxoplasmosis adquirida ocular.
- Toxoplasmosis adquirida adenítica.

— Toxoplasmosis adquirida exantemática.

— Toxoplasmosis adquirida cerebroespinal.

Dentro de estas fórmulas clínicas la más frecuente es la linfática o ganglionar que se presenta con adenopatías tanto en niños como en mujeres entre los 25 y los 35 años.

La enfermedad comienza en humanos como en cánidos y felinos con fiebre brusca precedida de escalofríos, que tiene una duración de cinco a siete semanas, y no es raro conseguir casos apiréticos en el cual, el síntoma sobresaliente es la adenitis.

Los gánglios se presentan duros y dolorosos, los más atacados son los nuco-cervicales, los sub-maxilares, los axilares, inguinales, etc.; son lisos, no adheridos a la piel sin edemas, sin tendencia a la supuración y llegan a su tamaño máximo (6 a 12 meses) para luego comenzar a su estado regresivo normal (10 meses).

Sé que esta enfermedad es una típica zoonosis y por lo tanto de gran interés para la salud del país, y que las entidades sanitarias deben tomar una serie de precauciones para tratar de controlar la toxoplasmosis.

VARIOS Y EXTRANJERA

En esta sección:

La Carretera Marginal
de la Selva.

La Carretera Marginal de la Selva



Teniente Coronel
IVAN FRANCISCO RODRIGUEZ M.

El presente estudio sobre la Carretera Marginal de la Selva, busca hacer ver la importancia de esta vía como factor de desarrollo y de integración económica y los beneficios que traerá la vinculación de territorios que hasta la época actual se han mantenido al margen de las actividades nacionales, así como el incremento de las relaciones políticas, militares, sociales, comerciales, etc., entre aquellos países que quedarán entrelazados por ella y las implicaciones de orden estratégico que genera.

La Carretera Marginal de la Selva es un proyecto nacido en el Perú durante el gobierno del Presidente Arquitecto **Fernando Belaunde Terry**, quien involucraba inicialmente al Perú, Ecuador, Bolivia y Colombia.

Posteriormente el sistema caminero del norte de Venezuela le permitirá su conexión y las Guayanas, Brasil y Paraguay podrán unir sus propios sistemas a la Marginal, con el propósito de formar una vía circular alrededor de la Amazonia, para ocupar y explotar toda esa inmensa zona que hoy, 481 años después del descubrimiento de América, se mantiene virgen; para ello se ha integrado una comisión permanente formada por el Ministro de Obras Públicas del Perú y los embajadores de los países bolivarianos en Lima.

Los proyectos iniciales buscan facilitar aun más el intercambio comercial entre los países del Pacto Andino, propiciar y orientar la colonización, la explotación y el desarrollo de las zonas piedemontanas del oriente cercano de

la Cordillera de los Andes y de la Hoya Amazónica y permitir la formación de núcleos de desarrollo en las zonas inexplotables de esa región.

De las carreteras importantes que hay en proyecto o en construcción, la Marginal de la Selva es tal vez la que representa mayor interés para la América del Sur por atravesar importantes regiones andinas y selváticas, principalmente a su paso por Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia. Con un total de 5.550 kilómetros de longitud, la Marginal de la Selva incorporará a la civilización extensas regiones selváticas con sus consiguientes riquezas y núcleos humanos actuales o los que se formarán a medida que la vía progresa. La idea principal en la concepción de la carretera fue enfocada hacia la colonización de la selva y en base a esto, la construcción ha sido iniciada por medio de caminos de penetración comenzados en la Sierra y el altiplano hacia las tierras bajas, venciendo innu-

merables obstáculos, entre ellos los grandes cursos de agua.

La Carretera Marginal de la Selva no es el primer intento de vincular la Amazonia a los ecúmenes nacionales, puesto que existen entre otros el Proyecto de la Carretera Transamazónica, el Proyecto de la Carretera Perimetral del Norte y la Carretera Panamericana, la cual es de tipo Andino pero básicamente costanero y está prácticamente terminada a pesar de los obstáculos con que se ha tropezado, como el tapón del Darién, en donde actualmente está detenida.

El proyecto de la carretera transamazónica, surgió ante la necesidad de conformar un programa de desarrollo del Trópico Suramericano, por iniciativa del Brasil a principios de 1968, cuando el Instituto Interamericano de Ciencias Agrícolas invitó a los países de esta región a estudiar lo correspondiente al citado programa. Más tarde, el 7 de agosto de 1971, se reunieron en Leticia los Presidentes de Brasil y Colombia y contemplaron la creación de la **Corporación de Desarrollo de las Regiones Amazónicas**, demostrando gran interés por el desarrollo de toda la zona. Se calcula que la carretera Transamazónica tendrá una longitud de 5.000 kilómetros y con el impulso que lleva llegará a Colombia en 2 o 3 años. Colombia no ha adelantado siquiera estudios preliminares a pesar de la importancia que representa para el país facilitar la colonización, al apertura de nuevas tierras para la agricultura y la ganadería e integrar la Ama-

Teniente Coronel

IVAN FRANCISCO RODRIGUEZ MUÑOZ

Egresado de la Escuela Militar de Cadetes como Oficial de Artillería el 4 de diciembre de 1956.

Los cargos más importantes que ha desempeñado, son:

S-3, Comandante de Batería, Ejecutivo y 2º Comandante encargado del Batallón Palacé. Alcalde Militar de Barichara. Profesor y Comandante Agrupación Cursos de la Escuela de Infantería. Ejecutivo y 2º Comandante Batallón La Popa. Profesor Escuela Superior de Guerra y actualmente desempeña el cargo de Comandante del Batallón San Mateo.

Le han sido impuestas las condecoraciones de José María Córdoba, Antonio Nariño y la Medalla de 15 años de Servicio.

zonía, que hoy totalmente aislada, a la que propiciará el intercambio comercial con el Brasil y aglutinará centros de producción que a la larga serán las despensas de la nación.

La carretera Transamazónica podría prolongarse desde el Puerto de Recife hasta la frontera peruana, para unir el Océano Atlántico con el Pacífico, a través del Ecuador, dando así cumplimiento a una de las metas que siempre ha tenido el Brasil, en cumplimiento de la política impuesta por el Barón de Río Blanco hace ciento cincuenta años, como uno de los primeros pasos para convertir el Brasil en un Imperio.

La carretera Marginal de la Selva comprende dos grandes sectores:

El sector Piedemontano al pie de la Cordillera Oriental; y la región de circunvalación de la selva, en la parte occidental. En cuanto al primer sector, hay algunos tramos construidos en Colombia; Venezuela terminó ya su sistema de conexión y el Perú y Bolivia tiene pequeños sectores construidos. En la parte poblada de Brasil la construcción de vías que se unen a la marginal que une a Brasilia con Belem del Pará. El resto está en construcción o en proyecto.

El objetivo real de la Carretera Marginal de la selva es crear un sistema periférico que sirva de trampolín para la conquista de la Selva Amazónica y aunque el Gobierno actual del Perú ha pasado a un plano muy secundario de los planes y programas del gobierno anterior, hoy va a tener que emprender

la construcción de la Marginal de la Selva ante el hallazgo de petróleo en áreas cercanas a donde esa vía está prevista.

Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia, situados al noroeste de Sur América, conforman el bloque de los países andinos que se unirán por la carretera bolivariana Marginal de la Selva. Con un área conjunta de 3.8 millones de kilómetros cuadrados tienen características geográficas especiales que los diferencian de cualquier otro grupo de países en el mundo. Entre ellas las más importantes es la división geográfica que hace el Macizo Andino con tres regiones completamente diferentes: La Costa, La Sierra y la Selva Oriental, división que ha sido la causa de lo irregular de la población y por lo tanto, de su desarrollo.

El sistema de los Andes, que constituye el principal accidente geográfico de los países Andinos, se presenta en forma diferente dentro de cada uno de ellos. Es así como aparece en el sur del Perú y en Bolivia dividido en dos cordilleras separadas por el Altiplano, que tiene unos 600 kilómetros de ancho. Al norte del Perú, ya son tres las divisiones, con un ancho de 400 kilómetros, separadas por los valles del Marañón y del Huallaga. En Ecuador se reduce nuevamente a dos cordilleras de unos 200 kilómetros de ancho, separadas por un valle central de gran fertilidad. Estas dos cordilleras se unen en un solo macizo para entrar a Colombia, en donde se divide una vez más en tres ramales, separadas por los va-

lles del Magdalena y del Cauca. De estos, el oriental, termina en la frontera venezolana, en donde aparecen dos divisiones que van hasta la costa del Caribe.

La civilización se ha resistido a entrar a la región de la selva, principalmente a las tierras bajas, porque todos los años se inundan por largos períodos y las condiciones de vida no son nada favorables. En la parte alta, en donde las condiciones de vida son mejores, su aislamiento se debe a la falta de caminos de penetración.

Realmente la Carretera Marginal de la Selva tiende a asimilar una gran región, que es la cuenca amazónica, aunque hay una serie de variantes en la parte norte de Colombia y en la parte sur de Venezuela, que ya no pertenecen a la parte sur del Amazonas sino a la Oriental Orinoquia. Pero el objetivo real es la asimilación de una sola región natural: la Amazónica. Lo mismo sucede al sur, en la Zona del Chaco en Bolivia y Paraguay, que se verían favorecidas con este Plan.

Las regiones naturales que alcanza a ubicar o que están dentro del área de influencia de la Carretera son la región de la Orinoquia, la región de las Guayanas, la región de la Amazonia, que es común a casi todos los países, la región del Chocó, la región de las Pampas Argentinas, en un pequeño sector que queda influenciado y la región sur del Brasil.

En cuanto a la región suroriental de Colombia, especialmente la zona del

Vichada y en la zona sur de Venezuela, existen grandes yacimientos de hierro que podrían explotarse mejor y mejorar su transporte por este sistema. En la misma forma, los sectores petrolíferos de la Cuenca del Putumayo en la frontera colombo-peruana podrían encontrar mayores facilidades de transporte con este sistema, hacia el sur o hacia el norte. La explotación periférica de la selva en el aspecto forestal y la producción química farmacéutica, también se verán favorecidas.

Colombia, actualmente tiene la mayor parte de su población ubicada en la región Andina, y es así como se ve que a 80 kilómetros al Oriente de Bogotá, hay selva virgen, es decir, que no se ha desarrollado la región, en el mismo piedemonte de la Cordillera. Villavicencio y la parte correspondiente a la Marginal de la Selva en Puerto López y Cumaral, es tan solo un pequeño sector que ya está intervenido, lo cual indica que el país debe explotar primero las áreas más próximas y después sí entrar a las áreas más profundas.

En el sector venezolano, en que el sistema de conexión ya está construido en su totalidad por el piedemonte de los Andes Venezolanos, presenta cierta similitud con el caso colombiano, porque su población está agrupada hacia la Costa y la Sierra, mientras que la zona suroriental se encuentra casi totalmente deshabitada. Se están creando polos de desarrollo en la región de la Piedra del Cocuy, donde se piensa crear una gran ciudad para extender su población, así como en la base de Ciudad

Bolívar, pero apenas están en una etapa de colonización, tratando de penetrar, lo cual será altamente favorecido por la Marginal de la Selva, que además les permitirá la construcción de vías transversales o de penetración hacia el interior y a todas las antiguas colonias.

Las Guayanas presentan un problema fundamental, que es el Macizo Guayanés, el cual separa la zona inhóspita y completamente despoblada del sur, malsana y muy peligrosa para el desarrollo de la colonización. Por esta razón, los grupos de población apenas se encuentran en las capitales, en forma muy escasa, en un promedio de 200.000 por capital. Entonces el sector aunque es favorable desde el punto de vista ecológico, es tal vez la zona más difícil para la construcción.

Es posible que el Brasil con su vía Belem-Manaos tienda a desviar la Marginal para sacarla a Venezuela por la Transamazónica, dejando por fuera el sector de las Guayanas, lo cual es posible que suceda por los intereses de expansión del Brasil.

Al Brasil también le sucede el fenómeno de que su ecúmen se ha situado en una sola región, en este caso hacia la parte occidental, pero como allí sí tienen directrices geopolíticas, trasladaron su capital a Brasilia y seguramente con el tiempo dentro de unos 50 años, podrían llevarla más adentro. Por lo pronto están encaminando todos sus medios de comunicación terrestre para crear colonización en las zonas aisladas y tratar de unir ese sector, lo que obedece a un criterio netamente geo-

político de expansión hacia el Pacífico. Realmente es Brasil el que hoy está más interesado en la Marginal de la Selva, y no el Perú, que fue su iniciador. Brasil, tal como está la situación, es el más beneficiado con este proyecto y es el que está en mejores condiciones para poderlo realizar, tiene la planeación y los objetivos a largo plazo para hacerlo. Además está tratando de financiar vías dentro de otros países, aún dentro de Colombia, como las de Manaos, Leticia y su prolongación y la Transamazónica con el Ecuador. Brasil ya está bastante adelantado en lo que se refiere a vías periféricas.

En cuanto a Paraguay, éste se encuentra en un proceso de aislacionismo de tipo político, para fortificar su nacionalidad y su ecúmen y no está interesado en abrir su bloqueo de tipo natural. Se encuentra aislado por la zona del Chaco con Bolivia y por una zona de selva en el sector opuesto. Su interés es favorecer esta situación; su medio de comunicación es el río, que lo une con Brasil y con Argentina, pero no está interesado en el proyecto porque sabe que es un estado tapón, un estado débil, que está a merced del Brasil o de Argentina y que tarde o temprano va a sucumbir a expensas de cualquiera de los dos. Por esta razón no le conviene la comunicación directa, ya que mientras más aislado esté, más larga será su existencia y se sentirá más fuerte.

La Marginal de la Selva pasará entonces al norte del Paraguay por medio de la integración que el Brasil haga con Bolivia.

Algo parecido es la situación de Bolivia en la zona del Chaco, en donde han perdido territorio a expensas del Brasil o de Argentina, por lo cual no están muy deseosos de que esta vía divida su territorio y, como su mayor poblamiento está en la parte alta, desean hacer colonización primero y después sí aventurarse a hacer una vía de comunicación, pues su temor es con el Brasil, que ya les tiene un sistema vial que une la Paz con Brasilia.

El Perú, presenta el mismo problema de los otros países, con su mayores núcleos hacia las partes altas y grandes territorios baldíos o marginados, pero como la forma del país es alargada, le conviene más este tipo de carretera con sistema radial en todo el territorio, lo que no sucede en el interior de Colombia, en donde este proyecto apenas le sirve como base para un nuevo sistema radial a muy largo plazo, pero no como una solución definitiva.

La Carretera Marginal de la Selva tiene una marcada influencia en el desarrollo social y económico de los países Andinos, siendo los caminos de penetración el puntal de los programas previstos, y que han tropezado con un obstáculo de grandes proporciones: los cursos de agua numerosos y caudalosos que van de las montañas hacia la selva.

Los países Andinos han iniciado y adelantan actualmente programas de colonización que facilitarán el desarrollo social, el que actualmente se facilita en primer lugar porque hay mejores sistemas de salubridad y mejores con-

diciones de vida en la Amazonia y porque el urbanismo es más atractivo por las comodidades que presenta, un gran número de gentes desea aprovechar la reserva que presenta la región oriental porque han descubierto muy buenas posibilidades de vida allí, hasta el punto de que el crecimiento y desarrollo de las colonias será tan avanzado que llegarán a convertirse en elementos activos de la economía nacional.

Es necesario resaltar la importancia que en todo su recorrido tiene la carretera Marginal de la Selva para el desarrollo de los planes de colonización en los diferentes países, que se han venido poniendo en ejecución desde hace varios años, pero que no poseen las bases técnicas necesarias para su éxito, por lo cual, no sólo han empobrecido más a muchas gentes que carecían de tierra propia, sino que han causado graves perjuicios a los recursos naturales renovables, mientras que por otra parte han servido como una gran fuente de riqueza para las empresas extranjeras.

La colonización debe ceñirse a un proceso de ordenada y paulatina penetración desde los centros poblados y desarrollados, creando polos colonizadores en las áreas que más fácil acceso ofrezcan y dando condiciones más favorables para trabajar y vivir, apoyados por centros de investigación, entidades educativas, servicios de saneamiento, planificación del mercado y asistencia técnica y financiera. El hecho de no tener en cuenta estos aspectos básicos, ha originado los fracasos que ha tenido

la colonización, que en síntesis se deben a la falta de preparación de los colonos, a su inadecuado equipo técnico a la precaria posesión de la tierra, a la falta de titulación de sus propiedades, al aislamiento, a la falta de mercados y transportes y a la implantación del minifundio, propiciando que nuestros colonos sean los grandes destructores generalmente por la ignorancia, de la fauna y de la flora.

La colonización en Colombia se ha querido hacer con gentes y costumbres andinas trasladadas a un ambiente tropical, donde se distribuyen fincas aisladas en cambio de hacer centros de colonización, que darían mejores resultados. La carretera Marginal de la Selva facilitará estos proyectos y la aplicación de sistemas adecuados de colonización que favorezcan tanto a los colonos como a los recursos naturales y por ende a la economía del país.

Aunque la construcción de esta carretera ya se ha iniciado en todos los países andinos, solamente se ha adelantado por tramos en algunos sectores. No es continua, pero lógicamente tanto para la colonización como para el desarrollo general, sus ventajas se verán solamente cuando ésta sea una ruta continua. El primer impacto político, será evidente en las relaciones entre los cinco países bolivarianos, incluyendo a Venezuela que actualmente tiene un sistema caminero muy adelantado que conectará con la sección colombiana.

También se facilitará el intercambio de productos y se incrementará la cooperación, lo cual beneficiará el inter-

cambio no sólo entre las regiones de cada país, sino que éste será entre todos los países andinos, lo que a su vez acelerará el mutuo entendimiento y hará que estos países se conviertan en un núcleo dinámico dentro de la economía, la política, la cultura, etc., en el continente.

Por otra parte la región atravesada por la carretera, podrá exportar productos agrícolas tanto a los países del continente, como a Europa y Norteamérica, a la vez que las regiones servidas por la carretera se convertirán en un mercado para las industrias del continente, con costos mucho más bajos porque se utilizarán los caminos de penetración y las vías fluviales existentes. El más importante de los efectos que esta carretera traerá, será a un plazo un poco más largo y su interés radicará en que proveerá los medios para explotar algunas de las últimas tierras que se tienen como reserva, no solamente del continente sino del mundo y esto proveerá la integración continental de Sur América.

Geopolíticamente, esta carretera propiciará la ocupación del interior del continente y habrá un contacto mayor entre las nuevas generaciones cuyos antepasados han vivido en la periferia del continente pero sin mayores relaciones entre ellos, hasta el punto de que en muchas oportunidades vivieron más separados que con otros continentes.

La Carretera Marginal de la Selva a simple vista parece una carretera más, pero presenta algunas implicaciones geoestratégicas que trataré de sintetizar en los siguientes puntos:

1. Debido a que el ecúmen y el poblamiento general de Bolivia, Perú, Ecuador y Colombia se encuentra en la zona Andina y en la zona costera, un sistema piedemontano permitiría la atracción de grandes masas de colonización a la vertiente oriental, que servirá de resistencia al avance impetuoso de la colonización a través de la carretera Transamazónica.

2. A la vez de un desarrollo en sentido occidente-oriental, también presenta un desarrollo que podría denominarse de norte a sur, que permitiría un primer desplazamiento de la población al lado y lado de la vía a partir de los puntos núcleos de colonización colombianas, Ecuatorianas, Peruanas y Bolivianas actuales.

3. La extensa vía, que es surcada normalmente por nuestros numerosos ríos permitiría una mayor movilidad y comunicación espacial por los ríos navegables de la Cuenca Amazónica favoreciendo la penetración profunda y más estable de posteriores líneas de colonización.

4. A medida que la vía permita un mayor conocimiento de la región, aumentará la extracción de grandes recursos forestales y mineros, especialmente en las zonas petrolíferas del Alto Amazonas y el Alto Putumayo que también prospectan grandes yacimientos petrolíferos, que transformarían la región.

5. Localmente los países aprovechan la construcción de la carretera para fortalecer sus puntos débiles de frontera, lo que les permitirá una mayor

resistencia en caso de conflicto con sus vecinos.

6. Aunque desde el punto de vista estratégico la Carretera Marginal de la Selva puede constituir un peligro para los países, especialmente para los menos poderosos, debe anotarse como factor positivo la integración de la región amazónica.

7. En Colombia la Carretera Marginal de la Selva, no cubre regiones completamente aisladas, ya que va por el piedemonte de la Cordillera Oriental, pero sí propicia la apertura de carreteras de penetración hasta aquellos sitios donde la Amazonia trata de comunicarse con el interior por medio de vías fluviales, conformando así rutas combinadas de río y carretera, lo que permitirá la penetración y colonización progresivas.

8. Los países que sean comunicados por al Carretera Marginal de la Selva, deben prever y organizar sus propios sistemas de control sobre las fronteras para evitar que estas sean utilizadas como Avenidas de Aproximación por parte de los países vecinos.

9. La Carretera Marginal de la Selva marcará una etapa más en el desarrollo del continente.

10. La ocupación e integración de la región amazónica, impone la necesidad de adelantar cuidadosos estudios ecológicos, geográficos, etc., orientados a evitar romper el equilibrio de vida del planeta.

11. La utilización y empleo de la Carretera Marginal de la Selva, requiere la elaboración de planes detallados

y bien orientados, tanto para la construcción de vías, como para la colonización y explotación de la Amazonia.

12. Evidentemente, el trazado de la Marginal incrementará el Potencial Nacional de los cuatro países que forman parte del Bloque anti-comunista. Además el trazado, referido a su situación geográfica, es una garantía de seguridad para el caso de una hipótesis de conflicto armado de carácter continental, contra los citados países.

13. Por todo lo expuesto, las repercusiones de la Marginal observará todos los aspectos de desarrollo económico y social, pues imprimirá nuevos rumbos a la vida de la familia amazónica y acelerará su desenvolvimiento, la plena movilización de sus recursos y la convergencia de iniciativas para esta obra de redención de vastas áreas que hoy están abandonadas.

14. Las relaciones internacionales de los países que intervienen en este proyecto mejorarán notablemente, porque de común acuerdo y con esfuerzos mancomunados laborarán para alcanzar una meta que por igual, beneficia a todos y principalmente por tratarse de una causa que reclama la congregación y coordinación en beneficio de la prosperidad, el mejoramiento y la liberación de una parte considerable de la población todavía privada de los elementos indispensables para una existencia digna.

Para que la Carretera Marginal de la Selva sea constituida en forma conveniente, se hacen las siguientes recomendaciones:

1. La Carretera Marginal de la Selva en el sur del país, presenta el grave

problema de que tiene que atravesar todos los ríos, lo cual implica una inversión de obras, de puentes y de sistemas de ingeniería muy costosos. Entonces tendría que optarse primero por un control hidráulico y después sí por la inversión en puentes, para así evitar los fracasos que se han venido presentando con el sistema empleado. Por ejemplo los puentes que unen el río Ariari con Villavicencio, en invierno son arrastrados por la corriente. Entonces no se trata de construir los puentes por construirlos y cumplir con un plan, sino que debe fijarse primero el cauce de los ríos, para después sí hacer la obra de arte. De lo contrario los gastos serán cada vez mayores y nunca se tendrá una vía, a más de que el tiempo de construcción también se aumentará considerablemente.

2. Es conveniente prolongar esta vía hacia el norte, pero no propiamente hasta empatar con el sistema venezolano, por lo menos mientras la zona fronteriza no sea desarrollada y poblada.

El propósito de esta recomendación es para tratar de contrarrestar la influencia venezolana y a la vez proporcionar un medio de comunicación para la extracción de productos y de ganado, especialmente hacia el interior.

3. También recomienda proyectarla hacia el sur tanto como se pueda, para integrar las zonas aisladas del Caquetá y las del Piedemonte de la Cordillera, proyectando transversales para unirla con el interior, bien sea Cundinamarca o los Santanderes.

4. Iniciar lo antes posible la planeación y construcción de carreteras de penetración hasta donde terminan las vías fluviales que vienen del sur y del oriente.

5. Establecer Bases Militares sobre las áreas fronterizas, para control de la vía y para facilitar la colonización.

6. Establecer Escuelas de colonización y elaborar planes adecuados de colonización.

7. Adaptar y ampliar la carretera Pamplona - Saravena, para garantizar una mayor afluencia de colonización en ese sector.

8. Planear el desarrollo de Saravena o de Tame, que sirva como polos de desarrollo y base autónoma de primer orden de la región.

9. Es conveniente la construcción de la Carretera Villavicencio-Puerto Carreño, para comunicar el Orinoco con el interior del país.

10. Deben establecerse sucursales del IDEMA encargadas de la compra, a muy buenos precios, del ganado producido en la región de Saravena, para invertir el flujo de ganado hacia Venezuela y encauzarlo hacia el interior del país.

11. Desarrollar los planes del INCORA especialmente el proyecto Arauca, teniendo en cuenta no la parcelación ni la expropiación, sino la adjudicación de baldíos, agilizando la entrega y titulación de tierras, lo cual daría mayor seguridad y estabilidad a nuestra población.

12. La Caja Agraria debe facilitar los préstamos para inversión ganadera y agrícola, agilizando los trámites y

divulgando sus sistemas y posibilidades de crédito, con una adecuada propaganda.

13. En el sur, debe estimularse la colonización huilense de los territorios del Caquetá, con la construcción del tramo que uniría Mocoa con la Perdiz, cerca a Florencia.

14. Debido a las grandes posibilidades petrolíferas de la región del Putumayo, deben preverse para las futuras concesiones los mejores beneficios para la región, entre los cuales podría contarse los caminos de penetración y por lo menos la financiación de una carretera de primer orden en la zona, que podría ser uno de los tramos de la Marginal de la Selva.

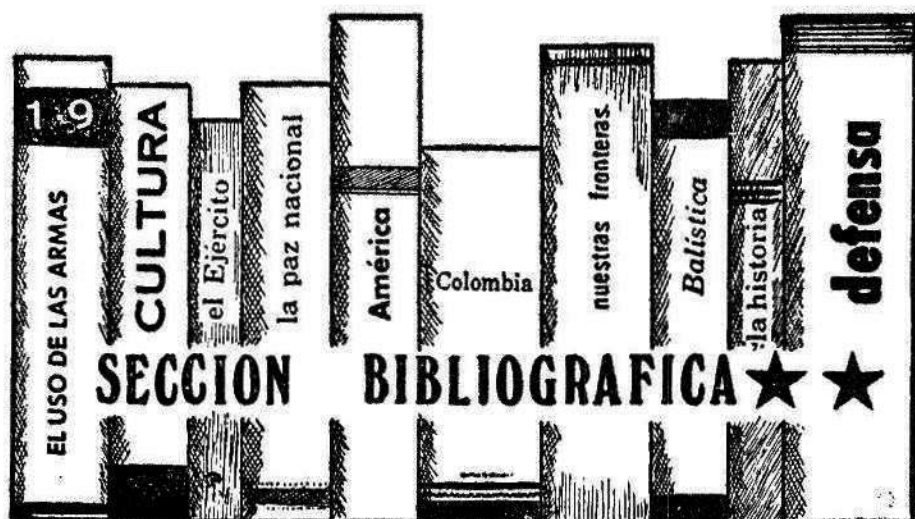
15. Adelantar la construcción de los tramos previstos en el interior del país y dar la última prioridad de los tramos fronterizos, los que sólo deben ejecutarse en forma casi simultánea con los sectores correspondientes en los países vecinos, buscando evitar que si éstos son construidos primero, absorban los recursos y la población de nuestras fronteras.

16. Debe crearse una red hospitalaria, de escuelas y de seguridad a lo largo de la vía, especialmente en los núcleos más poblados o intersecciones de vías, como Saravena, Agua Azul, Villavicencio, Granada, San Martín, Florencia, Mocoa y Puerto Asís, que a la vez sirvieran como centros para las campañas anti-maláricas y de salubridad ambiental en general y centros de instrucción de prevención alimenticia y dietética.

BIBLIOGRAFIA

En esta sección:

Sección Bibliográfica.



LEON JAIME ZAPATA GARCIA

El Caballero de El Dorado

Por GERMAN ARCINIEGAS

Es su autor una de las personas más conocidas en Colombia y en el mundo literario no sólo continental sino de allende el océano. Nacido en Bogotá en 1900, acreedor de vastísima cultura ha ejercido el periodismo a la cátedra,

exhibiendo sus grandes dotes intelectuales y ha desempeñado su pluma en obras de género ensayista que le han dado gran renombre. Exministro de Educación y embajador en diferentes oportunidades, su horizonte espacioso

le permite abordar cualquier tema, ya en las páginas de periódicos y revistas o en la creación de una nueva obra.

Cultivador del relato histórico novelado, ha manejado este género con habilidad e ingenio propios; su discurso de posesión en la Academia Colombiana de Historia es una maciza exposición sobre "las intimidades entre la historia y la ficción".

El Caballero de El Dorado citada en otras partes como **Jiménez de Quesada**, es una deliciosa narración sobre la vida de Quesada, especialmente en sus peripecias de descubridor, iniciando con la descripción de las ciudades que se fundan en el Nuevo Mundo y que unas hoy son y mañana no existen por la lucha con los elementos naturales, los indios y los mismos pobladores con su movilidad nerviosa e impetuosa; y otras no deja de ser humorística. Se les preguntaba si aceptaban nuestra religión; si creían en la Santísima Trinidad y en María Santísima. A los indios debió parecerles esto muy simpático e inteligible (aún lo es hoy para muchos cristianos "civilizados"). Pero se les "adoctrinaba" en esta forma y al mismo tiempo se les despojaba de sus ranchos, de sus mujeres, de su oro y alimentos. Pero veamos una cita sobre este particular: "El día de la Asunción de Nuestra Señora, dice el cronista, no era razón caminarlo; lo que se hizo en el entretanto fue que el general y otras personas principales se confesaran y comulgaran por ir con más devoción a robar al cacique de Tunja e ir más contritos a semejante acto, poniéndose

con Dios de aquella manera, para que no se les fuese el hurto de las manos".

Quesada mismo, cuando ya no tenía poder alguno, denuncia los atropellos de los españoles contra los indios y aconseja medidas para el mejor gobierno. El Papa también ordena, pero... ¿quién cumple?

El capital extranjero, el verdadero factor de todo imperialismo, también aparece representado en los banqueros alemanes que compran la corona para Carlos V y que envían sus representantes a las colonias americanas.

El verdadero protagonista individual es el Licenciado Jiménez de Quesada, un intelectual de clase media amante más de las letras que del oro, metido a aventurero; un hombre con más virtudes que fallas morales, solterón y más casto que muchos de los clérigos de entonces: quizás hubiese hecho un gran papel como obispo pero no tan grande, tan importante como el de descubridor.

Los demás protagonistas tienen todos la misma psicología del pueblo guerrero y conquistador; un estado de alma colectivo de ocho siglos de maduración.

Como personajes sociales aparece el pueblo español, el pueblo americano con sus tribus y sus reyes; la ambición representada en *El Dorado*; la esclavitud, la explotación; los banqueros.

Los extras abundan, pero llaman poderosamente la atención el burro que encuentra abandonado la expedición de

Quesada, el "burro filósofo" como le llama Arciniegas, que llega a la Sabana y sigue viviendo con la misma indiferencia que lo hacía en la ardiente topografía del Magdalena. Se ve en este asno la misma psicología de Platero, quizás alguna influencia de Juan Ramón Jiménez en el autor; pero en todo caso el burro de Quesada se parece más a aquél que al asno de Sancho Panza; otro extra, al parecer de mínima importancia, Lázaro Fonte el primer extraño en suelo granadino. Aparece con él la manifestación de solidaridad hacia el vencido, el perseguido, el exiliado, representada en la india y su tribu, los pascas, que lo aceptan amigablemente. Esta actitud es un asmo autóctono de la política defendida y respetada por Colombia.

La conclusión que deliberadamente se dejó sin un trasluz a lo largo del que afirman sus raíces con visos de perennidad, tal el caso de Santa Marta, Cartagena y Santa Fe. Da después una visión del estado social de Europa y en especial de España en la época del descubrimiento; discurre sobre la conquista de territorios, las Canarias como preámbulo, base para ganar títulos, prebendas y oro, lo cual ilustra con el nombre de Don Alonso Fernández de Lugo, ejemplo de ambición humana, quien a costa de los méritos del padre y de abuelo arma la expedición para después esquilmar y traicionar a su progenitor haciéndose a la mar con el oro de Don Pedro. Con esta expedición llega al Nuevo Reino el Licenciado Gonzalo Jiménez de Quesada como Te-

niente de Don Pedro Fernández de Lugo. Después de la huida del tercer Fernández de Lugo, se organiza la expedición para remontar el Río Grande de la Magdalena, hazaña que vendrá a ser la más homérica por el valor opuesto al sufrimiento, la más grandiosa por los resultados económicos y la más benéfica por el país descubierto y la consiguiente fundación de la ciudad capital. La expedición se ha dividido en dos: una integrada por las tropas de tierra y otra por las que van en la flota. La pobre flota es juguete del mar antropófago como los indios de sus vecindades y el ejército de la manigua, las fieras, el hambre y las niguas. Lo poco que queda de la gente que marcha por entre la selva y los pantanos llega al fin al país de los "moscas o muiscas", y el resto de la flota se queda en La Tora (Barranca Bermeja) esperando a que el Licenciado, y a poco andar Capitán General autoproclamado por inducción, volviese o mandase por ellos, promesa que nunca se cumple.

Y viene la conquista con todos sus horrores para los pobres naturales; y las rencillas entre los conquistadores; el encuentro de Quesada, Federmán y Belalcazar y el viaje de los tres a España.

Simultáneamente con la no atención del Emperador Carlos V se sucede el derroche de los nuevos ricos, las acusaciones que llegan de ultramar, los requerimientos, se inicia para Jiménez de Quesada una nueva etapa, la del grande venido a menos, perseguido,

incomprendido, discriminado en relación con los Pizarro y Cortés. Y va a Italia y Portugal; aquí va a dar a la cárcel; regresa a España donde ha pasado el temporal y a través de un modesto empleo, ¡qué ironía! halla la forma de comunicarse al fin con el Emperador.

Y vuelve a América, mas no como gobernante sino como un súbdito cualquiera de su Majestad con título de Adelantado y tratamiento de Don, autorizado, para anteponer al nombre. Y poder terrenal ¡ninguno!, se resignó a no tenerlo; igual actitud para el dinero. Y encuentra aquí no la vida sosegada sino la envidia o la indiferencia de las autoridades, las que, en viéndose en dificultades, requieren de sus servicios para afrontarlas ya con los indios o bien con los clérigos. En este estado de cosas prepara su última expedición en busca del esquivo Dorado por las mágicas llanuras orientales con resultados tremendos, mortales, desilusionantes. Y en los breves descansos de su vida ordenaba sus papeles, escribía, recordaba. Finalmente, el declinar irremediable y el sueño eterno en un clima muy ardiente, opuesto a este gratísimo de la Sabana.

La acción es del tipo biográfico con una buena dosis de ficción.

El estilo es el que campea en un periodista ágil, convencido de que no fue la conquista como debió de haber sido: noble, menos cruel, más humana, con hombres diferentes, o para decirlo sin rodeos con españoles hidalgos de verdad, no rufianes aventureros. De los

primeros vinieron poquísimos, entre ellos Quesada. Con frailes más cristianos, con gobernantes más justos. Se duele Arciniegas de que el gobierno de S. M., no hubiera tomado más a pecho la empresa de la conquista del Nuevo Mundo. El autor no inventa, consulta a los cronistas de entonces e intercala citas. Todo el relato, toda la descripción es interesante, amena y va urdiendo el desenlace con la hipótesis que se verá en la conclusión de este análisis.

El lenguaje es brillante sin dejar de ser sencillo; tiene fuerza en los conceptos e imaginación para transformar en historia lo que tiene más visos de ficción.

La ubicación literaria del autor y de la obra prácticamente está definida en las líneas biográficas, lo mismo que la temática o patrón general.

La especialidad es amplia, sin límites en cuanto a Europa, ya que incluye en la narración la acción imperial del César Carlos V, y con límites para América donde transcurre con ligeras alusiones a México, Perú, Ecuador y Venezuela y muy detallada en el Nuevo Reino de Granada en lo referente al litoral Atlántico, el Río Grande y el país de los Chibchas.

La temporalidad prácticamente va desde 1492 hasta 1605 cuando se publica el Quijote. Es dinámica por la descripción cronológica misma que es continuada y activa. En su parte subjetiva la acción de los personajes obedece a un orden lógico.

Los personajes centrales: Jiménez de Quesada, Don Quijote, Cervantes, el rey, Nicolás de Federmán, Belalcazar, Pizarro, Hernán Cortez, Los Fernández de Lugo, Fray Domingo de las Casas.

Pasemos al análisis interno.

Arciniegas ha sido fuertemente criticado en España por las obras que como **El Caballero de El Dorado** impugnan la actitud de la Corona con sus colonias, pero es lógico que esta respuesta venga de España; tiene derecho a defenderse.

El autor, al apoyarse en los cronistas de la colonia interpreta libremente sus escritos aunque no por ello se le pueda tildar de inverosímil en la apreciación general del tema. Presenta con humor y cierto placer burlón el papel de los primeros clérigos en la Conquista y según los testimonios no le falta razón para ello. Si de convertir a los indios se trataba la fórmula para requerir los análisis y que es parte fundamental de la temática, es el objetivo del autor de encarnar a Don Quijote de la Mancha en un hijo de Don Gonzalo Jiménez de Quesada, primera noticia de esa paternidad. El proceso y la argumentación son geniales. Ciertamente Cervantes nombra a Quesada, Quijada o Quijana como el verdadero nombre de Don Quijote. Arciniegas dice también del conocimiento que don Miguel tenía de esta familia de cuyo círculo tomó esposa. Además sabía con antelación de las aventuras de los Quesadas, especialmente de don Gonzalo. Agreguemos que Cervantes Saavedra quiso venir al Nuevo Mundo.

La trama es perfecta y el lector casi que puede asegurar que Quesada tuvo un hijo y que este fue Don Quijote de la Mancha. Pero con todos los parecidos habidos y por haber, este Alonso Quijote no es más que una quijotada.

BIOGRAFIA DEL CORONEL JUAN JOSE BUENAVENTURA DE AHUMADA Y GUTIERREZ

Por el Teniente Coronel (r)
ANTONIO J. RODRIGUEZ AVELLANEDA

El tomo VII de la **Colección de Oro del Militar Colombiano** recoge la vida de un gran compatriota, cuya trayectoria traza con maestría el Coronel Rodríguez, después de investigar con cuidadoso celo en los archivos Nacional, Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario y en diversas fuentes bibliográficas.

Estamos tan familiarizados con las figuras estelares de la independencia que nos parece que después de ellos sólo sigue la tropa anónima, pero ocurre que no la historia pero sí los historiadores han sido injustos con pocas personalidades nacionales, con quienes ha ocurrido lo mismo que con muchos de nuestros valores nacionales, especialmente en el campo de las letras.

Qué bueno que otra institución oficial o privada auspiciara una nueva tirada del libro que nos ocupa para que la vida meritoria del Coronel Ahumada se divulgara profusamente en el país, pues esta edición es de carácter cerrado, por ser cubierta mediante suscripción de oficiales y suboficiales.

Al abrir el libro el lector se encuentra con el marco geográfico y social en que nació, creció y vivió el prócer. Dos capítulos y 132 páginas están dedicados a la descripción de la ciudad de Santafé, (extensión, límites, censos, barrios, plazas, mercados, templos, colegios, etc. Así como capas sociales, costumbres, festividades, comercio, servicios). En el III nos narra su nacimiento, genealogía y estudios hasta la culminación del Derecho en los claustros rosaristas; el IV presenta el grito de independencia y la respuesta de los rosaristas al llamado revolucionario; Ahumada se incorpora al II Escuadrón del Cuerpo de Caballería con el grado de Teniente. Más tarde lo encontramos en las toldas nariñistas. El V narra su reingreso a la vida militar con el grado de Capitán y en el capítulo VI, su retiro a la vida civil, en donde es llamado a prestar eminentes servicios con una efectividad constructiva. Después de participar en el comienzo de la investigación por el atentado contra Bolívar, se retira por un tiempo hasta que, muerto el Libertador, Urdaneta le nombra Prefecto de Cundinamarca y le asciende a Coronel. Su fallecimiento ocurre el 17 de junio de 1838.

CORRESPONDENCIA Y DOCUMENTOS DEL GENERAL JOSE MARIA CORDOVA

Por **PILAR MORENO DE ANGEL**

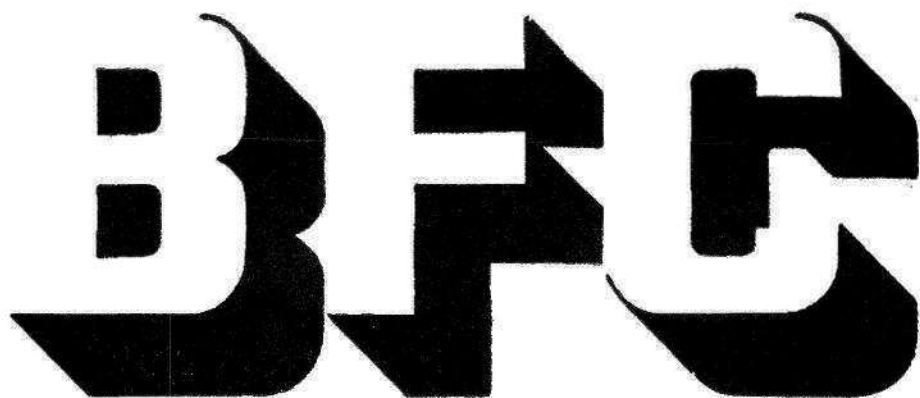
La Colección **Biblioteca de Historia Nacional** de la Academia Colombiana de Historia mediante auspicios del Ban-

co Comercial Antioqueño, acaba de sacar a la luz pública una obra en cuatro volúmenes contentivos de la correspondencia de Córdova, con motivo de conmemorarse el 9 de diciembre el Sesquicentenario de la Batalla de Ayacucho.

La escritora antioqueña en una empresa de pacientes pesquisas de responsabilidad histórico-científica ha reunido en estos volúmenes la inapreciable compilación de 999 cartas, tesoro que pone en manos de los investigadores y biógrafos de Córdova. La correspondencia es fuente de primerísimo orden para estudiar la psicología de las personas, analizar sus obras y formular juicios muy próximos a la verdad exacta sobre su autor.

Doña Pilar, recientemente recibida en la Academia Colombiana de Historia, nos está diciendo que llegó allí no para coleccionar honores sino para producir, para investigar, para servir a la cultura de su país. Al compilar la correspondencia de nuestro máximo héroe ella responde a un anhelo del pueblo colombiano de conocer más a fondo el alma del prócer más representativo de la conciencia popular, cuyo asesinato sigue golpeando dolorosamente la sensibilidad del pueblo que, como en la escultura de Arenas Betancur, le empujó y le acompañó en su fulgurante carrera.

**A su servicio
todos los servicios del**



banco
franco
colombiano

BOGOTÁ

Dirección General	Carrera 7a. No. 14-23, 3er. Piso
Principal	Carrera 7a. No. 14-23
Chapinero	Calle 57 No. 10-14
CAN	Centro Administrativo Nacional
Puente Aranda	Avenida de las Américas No. 64-A-39

BARRANQUILLA

Carrera 43 No. 38-03

BUENAVENTURA

Carrera 1a. No. 1-23

CALÍ

Carrera 4a. No. 12-70

MEDELLÍN

Carrera 51 (Bolívar) No. 50-27

Afiliado al grupo BANQUE NATIONALE DE PARIS

2.150 SUCURSALES Y BANCOS ASOCIADOS EN FRANCIA Y EN TODO EL MUNDO

Aquí se tomó
la primera cerveza.



...era
BAVARIA
la de 1889



AUTO SERVICIO ELECTRICO

LEONCIO RODRIGUEZ & CIA.

Dinamos – Instalaciones

Arranques – Baterías

Carrera 25 No. 50-93 — Tels. 488734 y 488731



TALLER "LOS TRES AMIGOS"

MECANICA AUTOMOTRIZ – AJUSTE GENERAL

HONORABILIDAD Y CUMPLIMIENTO

LATONERIA Y PINTURA

AV. CARACAS CALLE 51 S. No. 9-40

TELEFONO No. 79 58 35

FRENTE BOMBA SIDAUTO TUNJUELITO

GUSTAVO SALGADO L.

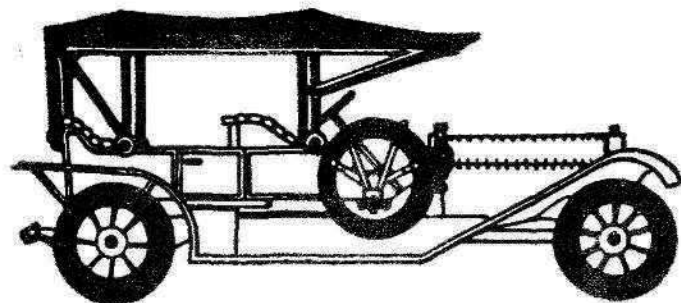
TECNICO RESPONSABLE



Hornos y Estufas Industriales a Gas

J. FERNANDO ALZATE O.
HERNAN PEREZ

Calle 13 No. 35-64 Tels. 47 54 21 - 47 28 95
Apartado Aéreo 8729 - Cables PELZA
Bogotá - Colombia



MOTORAMA



vehículos nuevos y usados

EDUARDO TORRES BERNAL

Bogotá, Carrera 13 No. 22-54

Teléfono 34 87 57

Guía de Anunciadores

	Página
Industria Militar (Contraportada)	
Club Militar de Oficiales (Contraportada)	
Texaco	26
Marina Mercante	32
Gaseosas Colombiana, S. A.	52
Fondo Rotatorio Fuerza Aérea	64
Fondo Rotatorio Armada	70
Fondo Rotatorio Policía Nacional	78
Tejidos Leticia	90
Fondo Rotatorio Ejército	94
Banco de la República - Museo del Oro	107
Siemens	108
Casa Olímpica	122
Banco Franco Colombiano	147
Bavaria, S. A.	148
Auto Servicio Eléctrico	149
Talleres "Los Tres Amigos"	149
Industrias Pelza, Ltda.	150
Motorama	151