



Informativo virtual
para integrar la familia
naval colombiana



09.2025 - N° 292
www.cyber-corredera.de

Unidos por el mar
y exhaustos por
el último poste

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

<mailto:enfermero@cyber-corredera.de>

Dr. Jorge Serpa Erazo 38-082	CN Mario Rubianogroot 45-045	TN Luis Bernardo Castro 66-003	Dr. Francisco Rodríguez 74-065	Ing. David Velandia civil
				
Director	Corresponsal Lector	Corresponsal Sociales	Editor Corresponsal Europa	Soporte IT

EN ESTA EDICIÓN:

NO LLORES POR MÍ, COMPATRIOTA
COLOMBIA, EL PAÍS DE LAS MENTIRAS Y DE
LAS BUENAS INTENCIONES...
EN MEMORIA DE LA FRAGATA “ALMIRANTE
PADILLA” (I)
PRIMER VIAJE DEL SUBMARINO OCEÁNICO
ARC TAYRONA
MARINERÍA: OPERACIÓN UNITAS 2025
ZAFARRANCHO GRÁFICO
CYBER-SOCIALES
CYBER-RECUERDOS: GLORIA’75

CYBER-HISTORIAS DEL MAR: HUNDIMIENTO
DEL SEA STORY
CYBER-CULTURA NAVAL: EL SILBATO DEL
BOSUN
CYBER-HISTORIA: SUCEDIÓ HACE 50 AÑOS EN
VLADIVOSTOK
CYBER-CORREO DE LA ARC “LULU”
INFORMACIÓN COMERCIAL PARA LA
PROMOCIÓN DE EMPRESAS, NEGOCIOS Y
ACTIVIDADES DE LA FAMILIA NAVAL
MASCARÓN DE PROA

NO LLORES POR MÍ, COMPATRIOTA

Senadora Paloma Valencia.

Estimada y admirada Paloma,

Estaba por compartir este texto con el Senador Miguel Uribe, pero por las terribles razones conocidas ya no fue posible hacerlo. Lo escribió mi Padre, QDEP, Capitán de Fragata (r) acerca de los sucesos perpetrados en el Palacio de Justicia, en manos del M19 con la participación y apoyo de quien hoy pretende dirigir al país.

El texto, que en esa época se publicó en el periódico El Siglo y la Revista de las Fuerzas Armadas, tiene un mensaje que en su momento conmovió a muchos oficiales y soldados.

Lo hizo bajo el pseudónimo “Soldado José Dolores”, y el mensaje lo veo hoy más necesario y urgente que nunca.

Recibe un cálido abrazo, y te reitero todo mi apoyo y respaldo moral, y cualquier otro que fuera necesario. Dejo mis datos abajo.





CF (QEPD) Rubén Combaríza Segura. Exdirector de la Corredera.

A la redacción de EL Siglo ha llegado el escrito que más adelante se inserta y que contiene consideraciones que pueden prevenir, si no provienen, de esos seres, para quienes el máximo elogio es la de héroes anónimos. Llegó bajo la rúbrica de "soldado José Dolores" y tiene temblor del más allá.

Apenas han transcurrido un par de centenar de horas, desde cuando me arrebataron la vida, los antisociales del M-19, allá en el Palacio de Justicia, mientras trataba de ayudar a salir a unos rehenes aterrorizados, sucios, descalzos, con surcos de lágrimas, que les dejaban caminos entre el tizne y que se aferraban a mí como su última esperanza.

Sentí que algo me destrozaba las entrañas, y vi cómo mi uniforme camuflado cambiaba de color a un rojo caliente, y oí las risotadas de la guerrillera que me disparó, resultadas de desprecio, por mi función social, por mi sacrificio, por ser el respaldo a una autoridad legítima. Una llamarada de dolor subió por mi vientre, por mi columna vertebral, allá no mi cerebro y explotó mi cráneo como una bomba de efecto retardado. Y enseguida, me invadió una sensación de paz. Dejé de sentir dolor mientras daba los últimos traspiés, interponiendo mi cuerpo entre las balas y los rehenes. Caí de rodillas, disparando para defender ese Palacio, hasta el último segundo, hasta el último suspiro, hasta el último cartucho.

Pensé en mi mamá, y mis hermanos, y mi padre y mi novia. Vi sus ojos reflejados en los ojos angustiados de quienes buscaban la sombra de mi cuerpo para ganar la calle, para seguir viviendo. Y, entonces, cuando los vi otra vez libres, caí de cara. No sé contra qué caí, pero la boca me supo a ceniza de Patria, a sudor, a libros viejos y sabios, a sangre caliente y dulzona. Era la mía. Vi mi tricolor orgulloso, flameando en alto sobre mi cuerpo, y el de varios de mis compañeros, que trataban de sacarme y, entonces, todo desapareció.

No llores, por mí, compatriota... yo ya cumplí con mi deber, entregué por mi Patria, por mi religión, por mi familia, y por ti, y por tus hijos, lo más valioso que tenía como ser humano. Llorar por TI, que no has querido entender que es necesario sacrificar algo por tus hijos, y los hijos de tus hijos, para que puedas sentirlos, sentados en tus rodillas, cuando tengas la cabeza, cubierta de canas, y la mirada cansada, cuando ya hayas olvidado el momento que vivió la Nación hace centenares de horas. Yo ya sé cómo son las cosas. Verás si estoy equivocado. El hombre - magistrado se convierte en un mito, es llorado por miles de miles de personas, por sus alumnos, por sus exalumnos y colaboradores, algunos de los cuales lloran lágrimas de cocodrilo, porque desde adentro del Palacio, ayudaron a los sicarios a esconder las armas, costales con arena, víveres, explosivos, para que asesinaran a quienes hoy lamentan; esos altos personajes de la justicia, merecen su pedestal, por su probidad por su honradez. Pero serán usados como pretexto para oscuras lucubraciones... El hombre - empleado es llorado por sus allegados, porque era su esperanza, su sustento; él es el blanco de la subversión para incitarlo a sentir odio, a derramar la sangre, en forma directa o indirecta, de seres, como yo, como tú, como tantos otros.

Y cuando ya no es útil a la subversión, su sacrificio se diluye en la memoria de nuestros conciudadanos, casi tan vertiginosamente, como el mío: el hombre - soldado. Mis viejitos, mis compañeros en armas, mis hermanos, mis amigos me llorarán. A los demás compatriotas, les importará una higa. Y más tarde, cuando hayan olvidado el horror que no vivieron, cuando sus intereses económicos, sus arribismos políticos, intelectuales o sociales, les produzcan beneficios en algún sentido, patearán mi tumba, si es preciso, repudiarán mis sinceros, sacrificio, y si les conviene mancharán de oprobios, mi camuflado; el mismo que yo regué con mi sangre sencilla, fue defender al hombre - magistrado, al hombre - empleado, al hombre - cristiano, al hombre - periodista y su libertad de prensa, al hombre - colombiano indefenso

ante el alevé y sangriento ataque de la subversión y de la narcoguerrilla, contra la estabilidad de las instituciones, contra sus familias, Patria, libertades, propiedades y futuro.

No llores por mí, compatriota... Lora por TI, si aún no eres capaz de entender que, si mí la patria peligra, que tu familia, tu propiedad, tu libertad, se acercan cada segundo al abismo que engullirá todo, todo, para ponerlo al servicio de potencias extranjeras, con ideologías diferentes a aquellas en las cuales nuestros viejos nos criaron, con dulzura, pero con firmeza.

Llora por ti, compatriota, si no eres capaz de gastar unos minutos para pensar con cabeza fría, con sensatez, con sinceridad, con determinación, con la callada valentía de los héroes anónimos, que no buscan figuración, cortejos, oraciones fúnebres subrayadas por honores, sino salvar su Patria, su hogar, su terruño, si no eres capaz de leer entre líneas, todo aquello que gritaron a los cuatro vientos, quienes medran en las facilidades que les da la democracia, para atentar contra esa misma libertad que exigen en forma egoísta, solamente cuando sienten amenazado sus propios oscuros, intereses, cuando vibran de medio.

No llores por mí, compatriota... Demuestra tu capacidad de raciocinio, simplemente. Yo me contento con las florecitas y las lágrimas, que mis padres depositan en mi tumba, y el férreo sincero, compañerismo de mi superiores y amigos, que aún empuñan las armas, con la frente alta, con orgullo, con fervor, con dolor de Patria, para evitar que otros muchos palacios sean mancillados y en ello se pretenda violar y mancillar a Colombia con el apoyo inconsistente de tu indiferencia.

COLOMBIA, EL PAÍS DE LAS MENTIRAS Y DE LAS BUENAS INTENCIONES...

Por: CN (r) Fernando Alonso Tabares Molina CDNA 74-76



Colombia, “el país del Sagrado Corazón”, esta tierra que todo lo soporta, este país en donde era muy común oír decir que: **“es tan rico, que aun con todo lo que se roban no lo han podido acabar”**. Es el mismo país que oyó decir: **“que la guerra en Colombia ha terminado”**. Es el mismo terruño cuyos pobladores no podían creer cuando les dijeron que: **“se decretó un Cese al Fuego y de Hostilidades Bilateral y Definitivo que ha significado que –desde entonces– no haya habido un solo muerto, un solo herido, una sola bala disparada, por causa del conflicto con las FARC”**. De manera increíble, nos dijeron una verdad: **“Sabemos que el narcotráfico ha sido un combustible de la guerra en Colombia y en el mundo”**.

Pero tanta dicha no podía durar tanto, a continuación, nos volvieron a mentir: **“Gracias al acuerdo, las FARC se comprometen a romper cualquier vínculo con esta actividad, y a cooperar, con acciones concretas, para combatir este fenómeno”**. Pero, ya entrados en gastos y al mejor estilo de la Roma imperial, al pueblo, pan y circo: **“las FARC ya no existen”**.

Y 6.377.464 de colombianos se las creyeron y votaron por el SI, seguramente fueron palabras dichas con buenas intenciones, pero yo creo que en el fondo sabían los riesgos que se corrían y a lo mejor no dimensionaron las consecuencias.

Aquí les relaciono algunas:

La guerra en Colombia no ha terminado, las FARC aún existen, se atomizaron y ahora se hacen llamar “estado mayor central de las disidencias de las FARC (EMC)”, “segunda Marquetalia”, la “coordinadora nacional ejército bolivariano” y el ELN que para el 2012 se encontraba en cuidados intensivos, hoy se encuentra fortalecido controlando amplias zonas del país.

Aún existen el “clan del golfo”, las “autodefensas conquistadores de la sierra” y algunas bandas criminales como las de Medellín y Buenaventura y se estima que entre todos suman cerca de 20.000 integrantes en armas, solo los tres primeros grupos (FARC, ELN y clan del golfo) hacen presencia en 956 municipios.

Como resultado de las acciones criminales de estos angelitos, desde el 1 de Enero de 2017 hasta el 15 de Agosto de 2025 han sido asesinados 827 y heridos 5754 miembros de la Fuerza Pública y hasta Julio 1595 líderes sociales y defensores de derechos humanos han sido asesinados, eso sin contar con los ciudadanos del común que han sido asesinados y heridos por bandas del crimen organizado que asolan nuestras ciudades.

Y es que, a todas esas mentiras piadosas, debemos sumarles otras que se han dicho en los últimos cuatro años, algunas como: **“si yo llego a ser presidente, a los tres meses se acaba el ELN, porque se firma la paz”**. O esta otra: **“la guerra contra las drogas fracasó”**, o la implementación de la llamada **“Paz Total”**, otra supuesta buena intención que se convirtió en una serie de políticas improvisadas, descoordinadas y lideradas por funcionarios ineptos e inexpertos movidos, en muchos casos, por motivaciones e intereses personales, que sumadas a lo hecho por gobiernos anteriores lo único que han permitido es agravar el problema y escalarlo a niveles nunca vistos.

Yo creo que el primer factor generador de violencia en Colombia fue la lucha entre los partidos políticos y su incapacidad por resolver los problemas más apremiantes de la nación, lo que dio lugar al surgimiento de los grupos guerrilleros que años después fueron permeados y cooptados por el narcotráfico. Este último factor fue determinante para llevar al país a una espiral de violencia llevada a cabo por los carteles del narcotráfico y los grupos subversivos que dieron el tránsito de guerrillas con idearios políticos a grupos narcoterroristas.

Dejemos de lado las cifras de frentes y hombres en armas y enfoquémonos en su “negocio”: Por ejemplo, en 1999 cuando las FARC se encontraban en su máximo apogeo desde su creación, teníamos 160.000 hectáreas sembradas con coca, las cuales iniciaron su declive con la aplicación del Plan Colombia y de la Política de Seguridad Democrática llegando a 80.000 hectáreas en 2008.

Pero esa tendencia se mantuvo hasta el 2013 cuando se situaron en 41.000 hectáreas que producían 290 toneladas de cocaína. Se suponía que esa política debía continuar, para ese entonces las FARC y el ELN se encontraban en cuidados intensivos y las AUC se habían desmovilizado sometiendo a la Ley de Justicia y Paz; como vimos, el narcotráfico también venía en franco declive, se requería adicionar políticas gubernamentales enfocadas en el ámbito social, pero todo se botó por la borda, se suspendieron las fumigaciones, la erradicación manual, se redujo el pie de fuerza, se eliminaron unidades militares, se cambió la doctrina y desde entonces las cifras volvieron a incrementarse de manera exponencial, lo cual se empeoró durante la pandemia y con las políticas del actual gobierno que detuvo definitivamente el accionar de la Fuerza Pública en los territorios contra los grupos guerrilleros y los dejó delinquir a sus anchas. Así las cosas, en 2023 teníamos 253.000 hectáreas sembradas de coca que producían 2664 toneladas de cocaína y hoy se sobrepasan las 300.000 hectáreas.

El actual gobierno pretende justificarse y saca pecho montado en las cifras de incautaciones de cocaína realizadas por la Fuerza Pública, con destacada participación de la Armada Nacional, pero la notable reducción del presupuesto destinado a las mismas, poco a poco ira haciendo mella en los excelentes resultados.

De lejos se puede ver que desde el 2013 los únicos beneficiados con las equivocadas políticas sobre la paz y el narcotráfico han sido los grupos narcoterroristas que hoy se mueven libremente por el territorio nacional, controlan todo el proceso de siembra, recolección, procesamiento, transporte y venta de la cocaína, han hecho alianzas con carteles mexicanos y han repotenciado sus alianzas con el cartel de los soles, que dicho sea de paso, hoy dicen que no existe, pero que en el vecino país sigue al mando y dejándoles amplias zonas de frontera bajo su cuidado, frontera que se ve amenazada aún más con la firma de un memorando de entendimiento entre Colombia y Venezuela que propone una cooperación intensificada en los corredores fronterizos de Táchira y Zulia junto con el departamento de Norte de Santander.

Otra “buena intención” que más parece el establecimiento de una autopista de doble calzada para el movimiento de drogas, armas y guerrilleros entre los dos países.

El 24 de Agosto pasado, en su artículo titulado “¿Cuál es la bronca con Perú?”, el señor Vicealmirante (r) Luis Alberto Ordoñez hacía referencia a esta nueva amenaza, que gracias a la cortina de humo tendida con el Perú ha pasado casi desapercibida, pero que debido a las últimas decisiones tomadas por la Casa Blanca cobran especial significancia, toda vez que su eje central es la lucha contra el narcotráfico, campo en el cual ostentamos el deshonroso primer lugar en áreas sembradas y en producción, y del cual pensamos pasar de agache gracias a una retahíla de frases huecas y populistas que no conducen a nada.

Lamentablemente nuestros problemas y las mentiras piadosas no acaban aquí, ahora resulta que otra amenaza transnacional hace presencia en este polvorín: el pasado 25 de Mayo, la Oficina de Asuntos del Hemisferio Occidental del Departamento de Estado de los Estados Unidos, confirmó que la organización terrorista libanesa Hezbolá está trabajando coordinadamente con las disidencias de las FARC, el ELN y el cartel de los soles en la frontera colombo-venezolana, lo cual debe ser un campanazo de alerta que debe manejarse con extremo cuidado y seriedad, sobre todo en los momentos actuales de inestabilidad política que se viven en el continente.

Les recomiendo las columnas del periodista Yohir Akerman para la revista Cambio: “Así funciona Hezbolá en Colombia” del 2 de Noviembre de 2023 y “Hezbolá y la zona binacional” del 24 de Agosto de 2025. Ojalá ahora no nos salgan con el cuento de que esa tal Hezbolá no existe.

Nuestros dirigentes deben dejarse ya de tantas mentiras, de tantas medidas improvisadas, de tanto desprecio por la vida y seguridad de los colombianos, ya es hora de coger el toro por los cuernos y olvidarse del embeleco de la legalización de las drogas y de una paz negociada mientras los grupos narcoterroristas acaban con el país, es hora de darse cuenta que la paz en Colombia es un reto que exige más que voluntad política, es un verdadero cambio que requiere control territorial y combate definitivo y total contra las economías ilícitas, empezando por el narcotráfico y los que lo controlan.

EN MEMORIA DE LA FRAGATA “ALMIRANTE PADILLA” (I)

Por Rodrigo Otálora Bueno, Capitán de Infantería de Marina (R), Armada Nacional



Aquel 26 de junio de 1964 en los coralinos arrecifes de “Cayo Bolívar” del Archipiélago de San Andrés y Providencia, la fragata ARC “Almirante Padilla” se despidió de la familia naval y el marinero Caribe encalló para siempre el buque insignia de Colombia.

Fue construido en los astilleros de Providence, capital del Estado de Rhode Island (Estados Unidos), durante la Segunda Guerra Mundial y fue bautizado en 1942 como USS “GROTON”. Durante su vida como buque de guerra de la flota norteamericana prestó servicios de patrullaje y luego se le destinó al servicio de meteorología. Terminada la guerra pasó a la reserva.

En desarrollo de un plan de transferencias, fue adquirido por el gobierno colombiano y el cinco de Mayo de 1947 nuestro tricolor fue izado por primera vez al tope de mástil. Le recibió como primer comandante el Capitán de Corbeta Juan A. Pizarro García, con una escogida tripulación. Con banderas al viento de multicolor lenguaje marino y sobre cubierta la tradicional e impecable formación hizo su arribo a nuestra histórica ciudad de Cartagena el día 27 de Junio de 1947, donde fue recibida por el entonces Presidente de la República, doctor Mariano Ospina Pérez (q.e.p.d) y demás autoridades.

Bautizado por la primera dama de la nación oficialmente con el nombre del Almirante Guajiro José Prudencio Padilla, en memoria del marino valeroso y héroe de nuestra independencia. Llevó por los mares del mundo con dignidad y gallardía la representación de nuestra patria, las misiones de soberanía, brillantes acciones de combate. Además, sirvió de crucero de entrenamiento naval ara cadetes y marinería.

De las actividades más importantes asignadas a la “Padilla” estuvo la agregación a la Flota de las Naciones Unidas en la Guerra de Corea. La unidad zarpó a su histórica misión el primero de noviembre de 1950, comandada por el Capitán de Corbeta Augusto Reyes Canal, como segundo comandante el Teniente de Navío Jaime Parra Ramírez. Igualmente desempeñó el cargo de Oficial de Armamento el Teniente de Fragata Alfonso Díaz Osorio (estos dos últimos oficiales comandaron después nuestra Armada). Después el “Almirante Padilla” regresó de nuevo a Corea (1954–1955), al comando del Capitán de Corbeta Darío Forero González y segundo comandante estaba el Teniente de Navío Francisco Romero Ballestas.

La Padilla desarrolló en el Lejano Oriente memorias de acciones de guerra. La Padilla desarrolló en el lejano oriente mentor y acciones de guerra que le valieron un puesto de honor a Colombia y a sus hombres de mar, en el concierto de los países aliados. La consigna, “irse a pique antes de rendir el pabellón”, fue cumplida. También podemos rescatar la visita realizada al cementerio de Puzán, en donde fue colocada una ofrenda floral y una placa conmemorativa a nuestro heroico ejército.

“LOS MARINOS DEL ARC ALMIRANTE PADILLA A LOS SOLDADOS DEL BATALLÓN COLOMBIA CAÍDOS EN ACCIÓN EN COMBATE”.

La fragata, en sus 17 años de servicio a la Armada, navegó más de medio millón de millas náuticas formando varias generaciones de marinos, cuyas historias del mar están íntimamente ligadas a la vida a bordo de esta unidad.

El mar, el marinero y su buque escriben capítulos imborrables en nuestros corazones. En esta querida “Padilla”, cientos de colombianos con afecto y gratitud encontramos nuestros ideales juveniles: trabajo, estudio, conocimientos, experiencias, a veces tedio, pero siempre tuvimos la inmensa satisfacción del deber cumplido.

Del mismo modo, por todos los rincones de nuestras islas y costas, por los países hermanos de América del Sur, por el centro y el norte, por Japón, Corea, Tailandia, los estados Malayos británicos y Filipinas, por las naciones del norte de Europa, libre y respetado flameó nuestro pabellón colombiano. Por sus grises, cubiertas y claros mamparos, desfilaron, gentes, amigas, personajes y autoridades de todo el mundo. También compatriotas de escasos recursos recibieron auxilios médicos, de transporte y los restos mortales de San Pedro Claver, el apóstol de los negros, fueron llevados a bordo.

La disciplina fue la divisa de los marineros del “Padilla”, todos sus Comandantes, Oficiales y tripulantes supieron responder eficientemente el llamado de gobernar, controlar y trabajar por la veterana nave.



Los tripulantes que tuvimos la fortuna de servir en la “Padilla”, sentimos de verdad, el recuerdo de este cuadragésimo aniversario de su final porque la Fragata nos sirvió de segundo hogar y escuela. Fue fiel compañera cuando la más rugía y los vientos destrozaban los oscuros del mal tiempo. Era un ser con vida, con alma, que hablaba, respiraba y sentía con el pulso de sus hombres.

Hoy tus ideales para tu servicio con la Armada, no están encallados en una de las rutas que tantas veces recorriste, porque siguen navegando en las lecciones y cumplimiento y celo por el deber, porque tu historia militar naval fue escrita por colombianos generosos, porque en todo momento, en paz en guerra y el “Almirante Padilla” fue un ejemplo de amor a la patria. Desde hace 40 años, pareces prestar guardia de mar en “Cayo Bolívar”. Tus cubiertas no estarán solas, porque tus pasos fueron grandiosos. Tus millas de navegación llevan consigo la tradición y evocación de nuestra raza en otras latitudes.

Tus años de navegante fueron inolvidables y con el paso del tiempo harán renacer la fe en el futuro marítimo de nuestra patria.

Al evocar este cuadragésimo aniversario de tan brillante Unidad Naval, deseo también llevar a la memoria de los colombianos, la privilegiada, situación de nuestro suelo, patrio, bañado por el Atlántico y el Pacífico, maravillosos, dones del Creador que nos imponen el deber de aprovechar sus beneficios, sin límites, para el bien de nuestro pueblo, y el de sus industrias, pesqueras y afines. Estamos en deuda de crear una nueva flota mercante GRAN COLOMBIANA.

Los hombres que servimos al país en la fragata “Padilla” queremos decirle al viejo buque que sus marinos los acompañan, recuerdan con afecto y que algún día cuando ya ha cansado, quiera reposar en el fondo, tranquilo y sereno de la su inmensidad, evocaremos la plegaria “Buen Viento y Buena Mar Fragata Almirante Padilla”.



“Si muriera, la palabra FRAGATA la encontrarían escrita en mi corazón.”
- Almirante Nelson

PRIMER VIAJE DEL SUBMARINO OCEÁNICO ARC TAYRONA

Por Héctor Jaime Flechas Espinosa, SJTP (R), Fort Lauderdale Fl. Junio 2025



Nuestro glorioso ARC Tayrona, es un submarino tipo 209 de 1200 toneladas, construido entre 1972 y 1975 por el astillero Howaldtswerke Deutsche Werft de la ciudad de Kiel, Alemania; participamos de su construcción y tuvimos la oportunidad de conocerlo muy detalladamente.

Al finalizar la construcción participamos de las pruebas de profundidad y demás pruebas de operación, recibimos capacitación y entrenamiento por parte de los técnicos del astillero y de las distintas escuelas de la Armada Alemana y luego hicimos prácticas en sus submarinos.

Nosotros, 34 bisoños submarinistas colombianos, 7 oficiales y 27 suboficiales, distribuidos en 3 guardias, zarpamos de los muelles del astillero el 24 de septiembre de 1975, rumbo a nuestra lejana Colombia, soltando amarras en el muelle del astillero, escuchábamos música que amablemente difundían por altoparlantes en señal de despedida, recuerdo La Bamba y otras canciones en español, siendo nuestro primer viaje largo, era muy riesgoso y por eso veníamos acompañados del “poderoso” remolcador ARC Pedro de Heredia,

El ARC “Pedro de Heredia” era un remolcador de mar que fue construido en los Estados Unidos en 1942 y prestó sus servicios en la marina norteamericana con el nombre de USS Carib. Luego fue adquirido por Colombia y presto sus servicios durante 22 años, donde participó en invaluable servicios y en la ejecución de todo tipo de operaciones, como en este caso acompañando al submarino recién construido en su primer viaje, al finalizar su vida útil el Pedrito, fue hundido frente a la isla de Tierrabomba, con el propósito de crear un arrecife artificial y un lugar apto para el buceo.

Cada uno, en sus puestos de servicios especiales de entrada y salida de puerto, dirigía la maniobra nuestro comandante, señor Capitán de Fragata Edgar Garay Rubio y el S3TP Héctor Jaime Flechas Espinosa en el servicio especial de timonel; atravesamos el canal de Kiel, un canal artificial creado para tener acceso desde el puerto de Kiel, hasta el mar del norte y de allí al Canal de la Mancha, todo iba sin novedad, todo era calma, mar tranquilo y ya nos sentíamos unos orgullosos lobos submarinistas, pero luego al llegar al Canal de la Mancha comenzó la debacle.

Como bien sabemos, un submarino está diseñado para navegar en inmersión, por su estructura, en superficie es como un corcho, el canal de Kiel tiene que ser navegado en superficie debido a su poco calado y el Canal de la Mancha tampoco es muy profundo y adicionalmente en su fondo todavía viven activas algunas bombas y minas de la segunda guerra mundial, lo que la hacen de peligrosa navegación, por lo cual, era obligatoria nuestra navegación en superficie. Coincidió que, en nuestro cruce por el Canal de la Mancha, de cuyo nombre no puedo olvidarme, nos acompañara una fuerte tormenta tropical llamada Betty y demoramos más de una semana cruzando un trayecto que podría haber sido en dos días.

En navegación de superficie, van dos hombres en la torre, un oficial y un suboficial, recuerdo que prestando el servicio de vigía, en noches muy oscuras con un par de binóculos y en compañía del Señor Teniente de Fragata Fidel Ernesto Azula Acosta, veíamos como se desplomaban sobre nuestras cabezas paredes de agua de más 4 metros, nosotros permanecíamos amarrados con líneas de seguridad a la estructura del buque y cerrábamos la escotilla para que no entrara el agua al submarino, lo que implicaba, que quedábamos totalmente fuera de él; nos escondíamos debajo de la torre y aguantábamos la respiración mientras pasaba la ola, después de levantarme y limpiarme los ojos miraba para ver si mi compañero todavía estaba ahí y si, don Fidel seguía ahí, firme y de seguro que también se alegraba de volver a verme.

Así era la misma rutina durante repetidas guardias, al salir mirábamos el entorno para ver cuanto habíamos avanzado, pero no era mucho, el faro que veíamos por babor en la guardia pasada todavía estaba a la vista, Buscábamos a nuestro buque acompañante de seguridad, el poderoso ARC “Pedro de Heredia”, y veíamos un remolcador con muchos años de servicio, navegando valerosamente detrás nuestro, el Pedrito que parecía otro submarino, se hundía completamente al paso de las olas y de rato en rato salía a tomar aliento y seguir.

Nosotros, avezados lobos de mar, teníamos nuestro orgullo herido por el vendaval, la mitad de la tripulación estaba fuera de servicio, los pocos que funcionábamos teníamos que repetir turnos, comiendo cualquier cosa, porque cocinar no se podía, todas las cosas bailaban al son de la mareta, en la cubierta bailaba una mezcla de agua de mar y vomito, que rodaba a la sentinas para alimentar las bombas de achique, dormir era casi imposible, porque los sacudones eran tan fuertes, como cuando tratas de despertar un borracho. Recuerdo que aun así logre dormir un poco, atravesando mis piernas entre los parales de las literas.

Fue una experiencia muy dura, pero lo importante fue que no sentimos miedo y hablo en plural, porque éramos un grupo de jóvenes tal vez con poca experiencia en estas lides pero bien preparados, orgullosos de lo que éramos y de lo que estábamos haciendo, envalentonados por el amor a nuestra patria, a nuestra institución y a nuestras familias lejanas y así, volvió la calma y llegamos a salvo al puerto de El Ferrol, cerca de la Coruña en Galicia, la tierra del Generalísimo Francisco Franco, caudillo de España por la gracia de Dios, según decía en los billetes de ese entonces,

Un periódico de la Coruña saco un artículo acerca de nuestra aventura, con fotos del ARC Tayrona y de su acompañante el ARC “Pedro de Heredia” con un título burlón preguntando “¿Quién protege a quién?” no se si alguien haya guardado una copia de ese artículo. Mientras tanto, nosotros sacábamos de las bodegas del Pedrito, nuestras preciadas compras totalmente destruidas por el agua salada que alcanzo a inundarlas, costosos equipos de sonido, bicicletas guitarras eléctricas y demás

Al darnos cuenta de que no recibíamos información del sonar pasivo, nuestro recordado “Macabi”, Laureano Diaz, buceando, bajo a inspeccionar el casco, encontrando que los golpes de mar habían arrancado las láminas del casco que recubren los hidrófonos del sonar pasivo y que sus cables desprendidos colgaban como las barbas de Neptuno.

Reportando el hecho a HDW, y teniendo en cuenta que las demás condiciones de navegación no estaban afectadas, se tomó la decisión de zarpar hacia el astillero más cercano que tuviera las condiciones adecuadas para realizar las reparaciones necesarias, este fue Astilleros Canarios, un recientemente inaugurado astillero situado en Puerto de la Luz en la Gran Canaria.

Allí estuvimos por cerca de un mes, trabajando en la reconstrucción de nuestra herida y venerada nave, combinando, con algo de turismo y camaradería con nuestros amigos del Pedrito de Heredia, en una excursión conocimos el Volcán humeante de El Teide y algo del paisaje africano con desiertos y camellos que se ven en estas islas.

Al terminar las reparaciones y hacer las pruebas correspondientes, Zarpamos hacia Puerto Rico, en viaje de unos 14 días, tengo gratos recuerdos de navegación en superficie, con aguas tranquilas en noches tachonadas de estrellas, prestando guardia de vigía en el puente en compañía del nuestro segundo comandante, Señor Capitán de Corbeta Cesar Perdomo Charry, haciendo posicionamiento por estrellas ayudados por Orión, Casiopea, Escorpión y otras constelaciones compañeras de nuestro viaje, de allí me quedo mi amor por el cielo nocturno, el que me llevo posteriormente a hacer una maestría en Ciencias con enfoque en Ciencias de la Tierra y el Espacio en Nova Southestern University de la Florida y luego a convertirme en astrónomo aficionado.



En Puerto Rico, atracamos en la base Naval Roosevelt Roads de la armada de Estados Unidos, esta base fue una de las instalaciones militares más importantes de los Estados Unidos en el Caribe. Ubicada en el municipio de Ceiba, Puerto Rico, fue inaugurada en 1943 y sirvió hasta su cierre en 2004, allí llegamos para reabastecimiento de combustible y víveres, y claro también aprovechamos hacer algo de turismo en San Juan de Puerto Rico y para comprar electrodomésticos y otros equipos en el comisariato de la US NAVY, para así reponer en parte nuestras perdidas por la inundación de las bodegas del remolcador, y rogando porque Neptuno no nos volviera a castigar con un mar tan fuerte.

Finalmente, zarpamos hacia Cartagena, con mar tranquila y con buque nuevo y ya en nuestra área de influencia, comenzamos a ejercer nuestra función de vigilancia y protección del azul de nuestra bandera. Llegamos a Bocachica el 4 de diciembre, allí fondeamos durante un día para engalanar y brillar los cobres de nuestra amada nave, al día siguiente, 5 de diciembre de 1975 orgullosamente hicimos entrada triunfal a la bahía de Cartagena y atracando en BN1 dimos parte de cumplida la orden sin novedad. Así termino una travesía que tardo 70 días cuando debieron ser 40.

Hoy, 18 de julio de 2025, dándonos cuenta del paso del tiempo, recordando remolcadores y bases que ya no existen, pensamos en nuestros compañeros que se nos adelantaron en la última maniobra de la vida: Héctor Manuel Medina Vargas (El Mono Medina), Juan de Jesús Aldana Garzón (El Gordo Aldana), Nilo Rogelio Rodríguez Payares, Reynaldo Suarez Blanco (El Inter), Luis Eduardo Palomeque, Laureano Díaz Jaraba (El Macabi), Antonio Puella Paternina (El Flaco Puella), Andrés Armella Gómez (El Reseco), Pedro Edgar Pinto Sánchez (El Doctor Pinto), Antonio Calderón Bueno (El Timbirimbás), Jorge Enrique Avalos Osorio (El Compinche).

Hoy 18 de julio de 2025, dándonos cuenta del paso del tiempo, y viendo después de 50 años a nuestro amado ARC Tayrona, totalmente renovado y operativo, tenemos que dar gracias a Dios, a la actual tripulación y todas las tripulaciones que nos sucedieron por la magnífica obra realizada para lograr y seguir logrando tanto éxito.

Y aquí estamos juntos viejos y jóvenes, abuelos y nietos recordando por siempre nuestro lema:

“Una vez submarinista, submarinista por siempre”, “Submarino Tayrona Siempre al Acecho”

NOTA ACLARATORIA

Este escrito pretende ser una narración libre de los hechos ocurridos en el Submarino ARC Tayrona, en su primer viaje con rumbo a nuestra patria, basados en los recuerdos guardados en esta mente vieja después de 50 años.

MARINERÍA: OPERACIÓN UNITAS 2025

Nuestra Fragata ARC “Almirante Padilla” participó en el ejercicio RAS (Reaprovisionamiento en el Mar), maniobra clave dentro de la Operación UNITAS 2025 que permite a las unidades de superficie recibir combustible en navegación, extendiendo su autonomía y capacidad operativa en el dominio marítimo.

En esta ocasión, se registró el suministro de combustible desde un tanquero de la Marina Alemana “Berlin” con estándar OTAN hacia nuestra unidad colombiana, demostrando el alto nivel de entrenamiento de nuestros tripulantes y la confianza entre las Armadas participantes.







Nuestros Infantes de Marina se embarcaron en el USS Arlington (LPD-24) —buque de asalto anfibio de la clase San Antonio— desde donde participaron en un ejercicio de desembarco anfibio junto a las Fuerzas de los países aliados.

Esta operación demostró la interoperabilidad y el alto nivel de entrenamiento de nuestros tripulantes y de la Armada de Colombia.

Cabe resaltar que, por primera vez, un Oficial de nuestra Institución Naval colombiana, se desempeña como Deputy Landing Task Force, es decir, el cargo de Segundo Comandante de la Fuerza de Tarea de Desembarco, en el marco del ejercicio UNITAS LXVI.







ZAFARRANCHO GRÁFICO

ARC GLORIA

Gloria al Gloria, nuestro Embajador Oficial de Colombia en los mares del mundo.

Ya inició la travesía de 9.820 millas náuticas a bordo del Buque Escuela ARC Gloria, que zarpó en un nuevo crucero de entrenamiento de cadetes de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, ahí se formarán recios Marineros, capaces de afrontar tempestades y fuertes vientos en altamar.

El Buque navegará durante 79 días de mar y 24 días de recalada en 6 hermosos puertos de Centro y Norteamérica, donde los tripulantes vivirán experiencias inolvidables llenas de historia y cultura.

Los invitamos a seguir esta travesía, y a los colombianos y extranjeros, a que visiten nuestro Buque y se enamoren del país de la belleza.

Crucero de cadetes 2025, una travesía en honor al Grumete Julián Fernando Condia Bello (Q.E.P.D.)





50 AÑOS CONTINGENTES NAVAL 57, 58, 59, 60, 61 Y 62

La Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” recibió la visita de integrantes de los contingentes Naval 57, 58, 59, 60, 61 y 62, quienes celebraron 50 años de su escalafonamiento.

La visita fue recibida por el señor Contralmirante John Henry Ruiz Murcia, quien dio la bienvenida y agradeció a los asistentes “ser ejemplo de virtud para los jóvenes que se forman como futuros Oficiales de la Armada de Colombia”.

La jornada se convirtió en un espacio de integración institucional, en el que los egresados pudieron apreciar la evolución de la formación naval militar, así como las mejoras en las instalaciones y servicios de la Unidad. Al mismo tiempo, constituyó una valiosa oportunidad para fortalecer los vínculos con la comunidad de egresados y para enriquecer procesos a partir de la retroalimentación de este importante grupo de Oficiales.







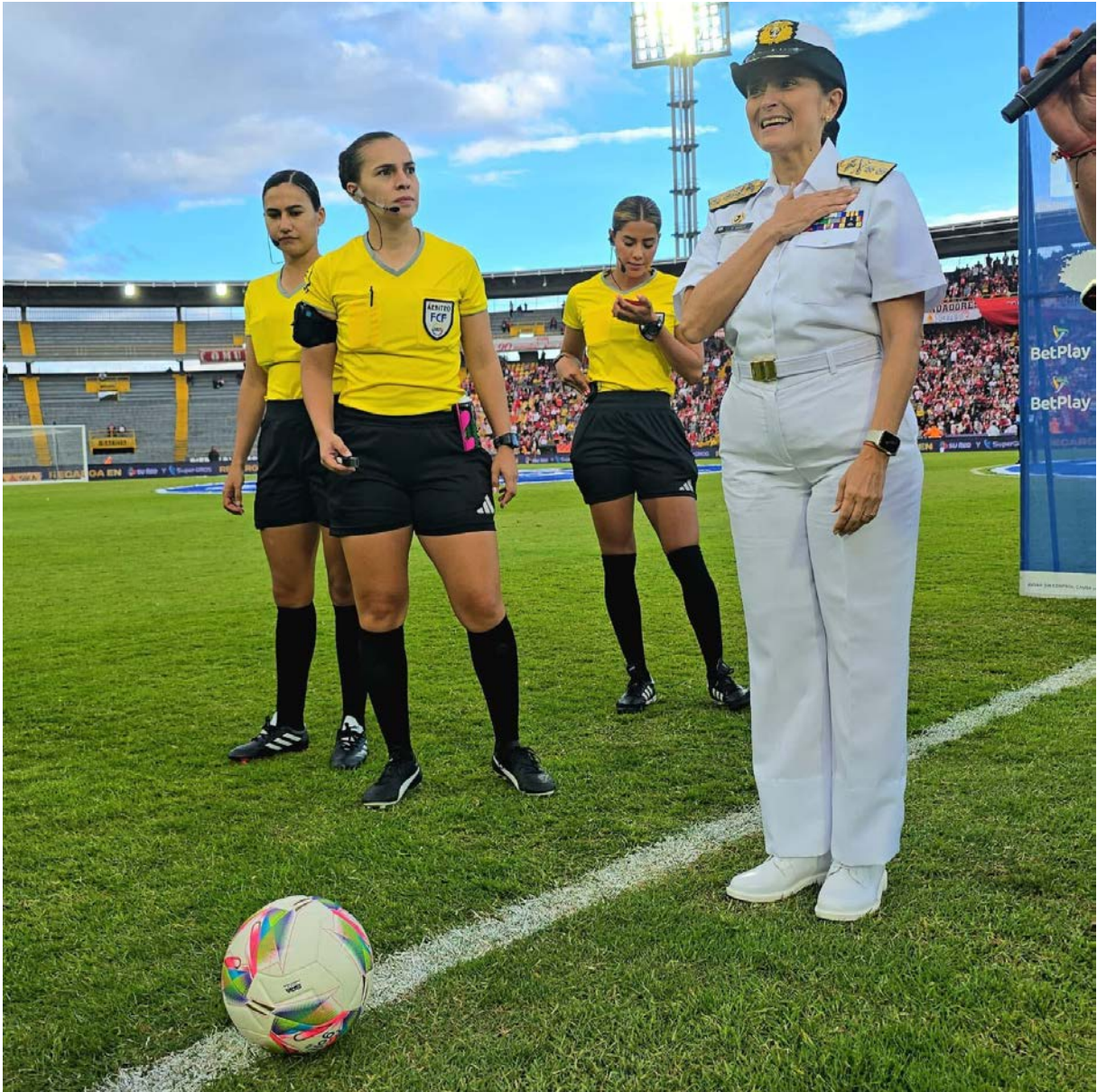
HOY LA HISTORIA Y EL DEPORTE SE UNIERON EN UN MISMO ESCENARIO.

En la gran final de la Liga BetPlay Femenina, el saque de honor estuvo a cargo de la Contralmirante Beatriz Elena García Restrepo, la primera mujer en alcanzar el grado de Almirante en Colombia co.

La Banda de Música de la Armada Nacional también estuvo presente, entonando 🎵 con solemnidad los himnos de Colombia y de Bogotá en el estadio El Campín.

Un reconocimiento al liderazgo, la disciplina y la inspiración que trascienden las fronteras del mar para llegar a la cancha.





CYBER-SOCIALES

NOTA SOCIAL SEPTIEMBRE 2025

Los días viernes 5, sábado 6 y domingo 7 de septiembre del 2025, se reunieron en Cartagena un grupo de amigos de diferentes contingentes de la Armada y de toda la vida, llamados “Tataglias y Maranzanos”, en cenas de bienvenida y de camaradería para celebrar un reencuentro de más de 52 años de Amistad. Veamos: CA Jairo Cardona, MY Lazaro Del Castillo, CN Julio Diaz, CN Carlos Diaz, CN Mario Rubianogroot, TN Eduardo Duque, CN Roberto Spicker y CA Jose Luis Cuenca, con las primerisimas.



En el Cabrestante



En el Edificio Marlín



Los 3 Mosqueteros y D´artagnan



Cuatro Contingentes

HONAC



En HONAC viernes 29 de agosto. Encuentro casual del Sr. BGCIM Luis Alejandro Parra Rivera IM-08-14. El famoso Dancing Good, como el mismo se califica (Baila bien) y el MYCIM Miguel Enrique Roza Torres IM-08-16, los tres en dique seco por averías menores no inhabilitantes. Larga vida a estos anfibios de la ARC.

A / B USNS DAHL EN COREA DE SUR

Hoy abordó del USNS DAHL, puerto marítimo de Jinhae, Corea del Sur



Sergio Bezsonoff, Néstor Raúl Copete, Roberto Serrano, Jaime Otero, Luis Buelvas, Néstor Copete Jr. y Mario Vargas entre otros.

EL PANDA



El Panda. Carlos Cortes Monje – no pregunten donde porque el Panda está por todas partes.

MEJORANDO EL MUNDO



Christian González, Luis Bernardo Castro Villegas, Oscar Medina, Cesar Martínez Pardo, Guillermo Góngora y Jaime Ángel.



Gran encuentro no programado con el Sr. TK (r) Freddy Alexander Cassalins Guzmán. Compañero NR 66-006 del 1.1 Alpha en 1.973. Yo soy el NR 66-003 también del 1.1 Alpha. Muchos años sin verlo.

NA 74



Cyber-Editor Francisco Rodríguez con el Conti Jorge Borda en Xavia, España



Cyber-Editor por el mundo buscando historias ...

NR66

Reunión de compañeros del NR 66. En Toca, Boyacá, en la casa de Álvaro Cubillos y su señora Ana María, nos reunimos atendiendo su invitación el CF (r) Ricardo Ordóñez y Albita, ex CDNA Luis Francisco Espinosa y Silvia, ex CDNA Andrés Núñez y TN (r) Luis Bernardo Castro y Gladys.



CYBER-RECUERDOS: GLORIA'75

Algunas fotos del crucero del Gloria'75. Hace 50 años. Compartidas por ex CDNA Ricardo Pantoja.











Gustavo Ángel Sanín, tú eras de los ángeles de Charlie?

Jaja así es:

“Ángel vuelta al coliseo de esgrima!!

Cuál Ángel mi teniente? Pregunté yo.... Éramos 3!

Me jodí con Los Ángeles de Charlie!!

Vuelta al coliseo los 3 Ángeles de Charlie!!”

CYBER-HISTORIAS DEL MAR: HUNDIMIENTO DEL SEA STORY



El 23 de noviembre de 2024, el yate turístico Sea Story, perteneciente a la compañía Dive Pro Liveaboard, zarpó desde el puerto de Port Ghalib (cerca de Marsa Alam, Egipto) con destino a Hurghada para un viaje de buceo de varios días.

A bordo iban aproximadamente 44 a 46 personas, entre turistas, tripulación y guías de buceo.

Las autoridades egipcias indicaron que el barco no tenía fallas técnicas aparentes, que contaba con todos los permisos necesarios y que había sido inspeccionado para seguridad naval en marzo de 2024.

Antes del naufragio, la Autoridad Meteorológica de Egipto había advertido condiciones marinas turbulentas para los días 24 y 25 de noviembre y desaconsejaba actividad marítima durante ese período.

EL HUNDIMIENTO

En las primeras horas del 25 de noviembre (entre las 02:00 y 03:00, según algunas fuentes), el yate volcó repentinamente tras lo que las autoridades locales describieron como el impacto de una gran ola.

La señal de socorro fue recibida por el centro de control del Mar Rojo a las 05:30 a.m.

Se estima que el barco se hundió entero en un lapso muy corto, entre 5 y 7 minutos después de volcar, quedando semisumergido a unos 12 metros bajo el agua, con apenas unos centímetros sobresaliendo de la superficie.

Mientras las autoridades afirmaron que una ola gigante fue la causa, algunos supervivientes y expertos marítimos cuestionaron esa versión. Un oceanógrafo citó que las olas apenas habrían alcanzado 1,5 metros, y varios sobrevivientes relataron que el barco ya mostraba signos de inestabilidad antes del vuelco.

Inmediatamente se organizó una operación de rescate en la zona frente a Marsa Alam. Marines egipcios, fuerzas navales y el ejército colaboraron en la búsqueda.

En las primeras horas del rescate, se recuperaron 28 personas con vida, que presentaban principalmente contusiones o abrasiones.

En los días siguientes se localizaron cuerpos de al menos 4 personas.

Las autoridades declararon que 7 personas seguían desaparecidas y luego las consideraron fallecidas oficialmente.

Según la versión alemana de Wikipedia (citado de fuentes periodísticas), el total de víctimas mortales equivaldría a 11 personas. Esta cifra es concurrente con reportes que mencionan múltiples muertes/disparidades en los números oficiales.

Algunas personas quedaron atrapadas bajo el agua en compartimentos con burbujas de aire (air pockets). En al menos un caso, un instructor de buceo fue hallado vivo en una cabina tras haber tenido acceso a una burbuja de aire y sobrevivir hasta ser rescatado.

Sobrevivientes denunciaron que el equipo de seguridad del barco era deficiente: balsas salvavidas sin provisiones (agua, alimentos), chalecos salvavidas con luces de emergencia no funcionales, y que parte de las indicaciones de seguridad dadas antes de zarpar no se cumplieron.

Algunos sobrevivientes también informaron que fueron presionados para firmar declaraciones en árabe que no podían conservar, donde se omitían detalles críticos sobre el accidente.

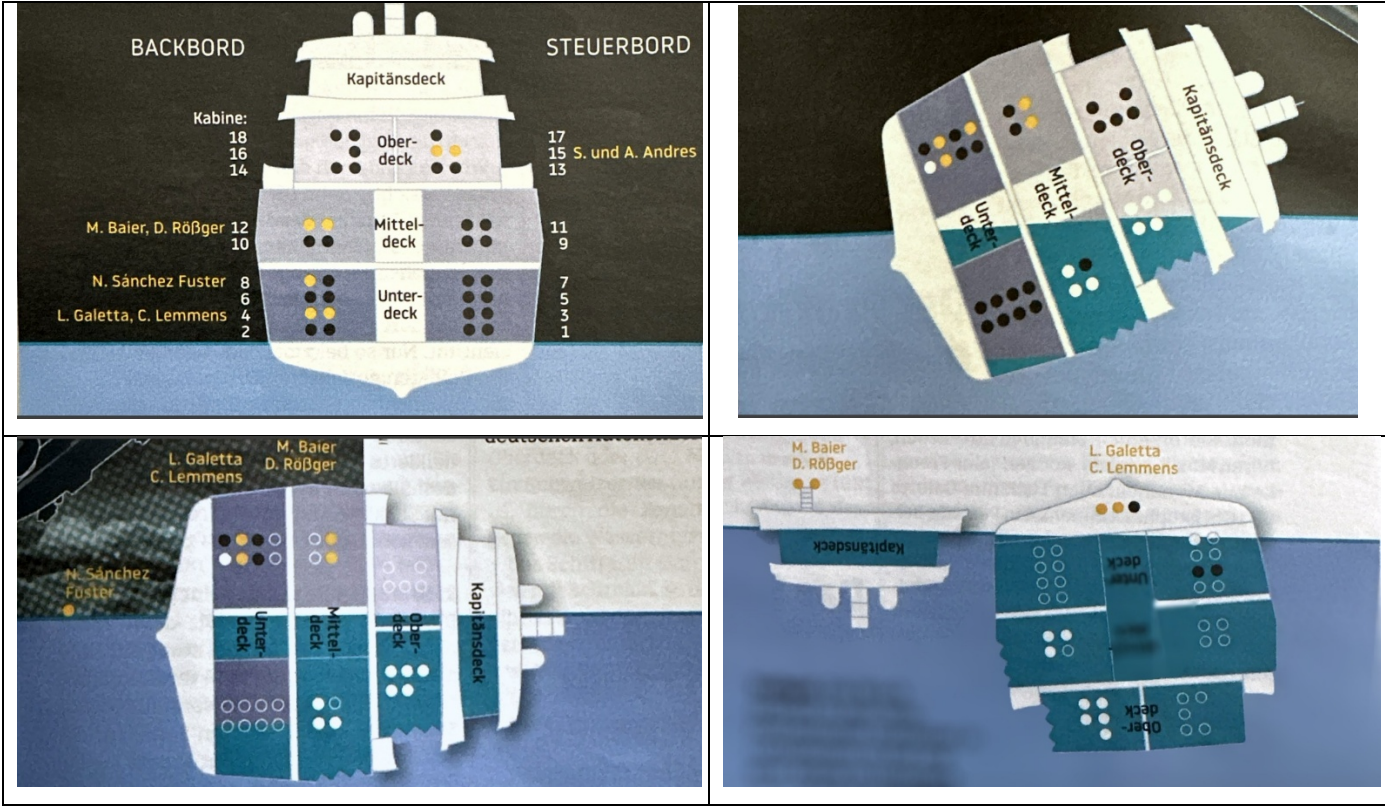
Tras el accidente, emergieron fuertes críticas al operador Dive Pro Liveaboard: alegatos de que no mantenía estándares adecuados de seguridad, falta de simulacros (muster drills), deficiencias en la formación de la tripulación y carencia de mantenimiento riguroso.

También se cuestionó la transparencia de las autoridades egipcias: survivors afirmaban que se intentaba encubrir aspectos del suceso y que documentos claves no estaban disponibles públicamente.

Como reacción, Egipto empezó a imponer regulaciones más estrictas en el ámbito marítimo para los barcos de buceo y turismo: exigir dos capitanes con licencias formales, dos ingenieros mecánicos con acreditaciones avanzadas, registro exhaustivo de la tripulación, y endurecimiento en los controles operativos.



última foto enviada desde el yate de lujo SeaStory



CYBER-CULTURA NAVAL: EL SILBATO DEL BOSUN

UN SÍMBOLO DE AUTORIDAD Y TRADICIÓN EN LA MARINA



En el mundo naval, algunos objetos trascienden su función práctica para convertirse en símbolos de tradición y disciplina. Uno de ellos es el silbato del bosun (o "pito de contra maestre"), un pequeño instrumento de metal que ha acompañado a las tripulaciones durante siglos. Su sonido agudo y característico no solo ordena las maniobras a bordo, sino que evoca una historia de jerarquía, comunicación y respeto en alta mar. En la Armada de Colombia, este pequeño pero significativo objeto no solo cumple una función operativa, sino que también representa el legado histórico y la cultura marítima del país.

El pito de contra maestre tiene sus raíces en la Armada Británica del siglo XVII, aunque su uso se extendió rápidamente a otras marinas del mundo. Originalmente, servía para que el contra maestre (o "bosun", del inglés boatswain) transmitiera órdenes a la tripulación, incluso en medio del ruido del viento, las olas o el fuego de los cañones.

El pito de contra maestre llegó a la Armada de Colombia a través de la influencia de las marinas europea y estadounidense, especialmente durante el siglo XIX, cuando la institución adoptó muchas de las tradiciones navales occidentales.

Al igual que en otras armadas, el silbato se utiliza para transmitir órdenes claras y concisas en entornos ruidosos, como durante maniobras, ejercicios o emergencias. En la Armada de Colombia, los pitidos siguen un código estandarizado:

Un silbido corto: "¡Atención!" (para llamar la atención de la tripulación).

Dos silbidos: "¡Todo el personal a sus puestos!" (usado en simulacros o alarmas).

Tres silbidos: "¡Honores!" (para recibir a un oficial superior o en ceremonias protocolarias).

El silbato es parte integral de actos formales, como: Izado y arriado de la bandera nacional en los buques, ceremonias de graduación en la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla" (Cartagena) y homenajes a héroes navales, donde se usa para marcar el inicio y fin de los honores.

A diferencia de otras marinas, en la Armada de Colombia el silbato del bosun también se asocia con valores como el respeto a la patria y la memoria histórica.

Con el tiempo, el pito se convirtió en un emblema de autoridad, usado solo por oficiales y suboficiales. Hoy, en muchas armadas, sigue siendo parte del uniforme de los contra maestres y se utiliza en ceremonias y actos protocolarios.

Más allá de su utilidad práctica, el pito de contra maestro encarna valores navales como el orden, la disciplina y la coordinación. En algunas marinas, como la Royal Navy, se emplea en ceremonias fúnebres para rendir honores a los marinos fallecidos, con un silbido conocido como "The Still" (el silencio), que marca el final de la jornada de un compañero.

En la cultura popular, el silbato aparece en películas y series (como Master and Commander o Piratas del Caribe), reforzando su imagen como un icono de la vida en el mar.

Tradicionalmente de plata o latón, los pitos modernos suelen ser de acero inoxidable.

Muchos marinos graban sus iniciales o el nombre de su buque en el pito, convirtiéndolo en un objeto personal y casi sagrado.

Algunos marinos creen que silbar a bordo atrae mal tiempo, por lo que el pito de contra maestro es una excepción a esta regla.

Aunque la tecnología ha reemplazado muchas de sus funciones, el pito de contra maestro sigue siendo un vínculo con el pasado. En barcos escuela y buques históricos, se enseña a las nuevas generaciones su uso y significado, manteniendo viva una tradición que une a los marinos de todas las épocas.

El pito de contra maestro es un recordatorio de que, en el mar, la comunicación clara y el respeto a la jerarquía pueden marcar la diferencia entre el éxito y el desastre. Un pequeño objeto con una gran historia, que sigue resonando en los corazones de quienes aman el mar.

"El pito no solo da órdenes; nos recuerda que somos parte de algo más grande que nosotros mismos". (anonimo)

CYBER-HISTORIA: SUCEDIÓ HACE 50 AÑOS EN VLADIVOSTOK

Rafael Rodríguez-Jaraba



Para distraer a mis pacientes lectores de los execrables hechos ocurridos esta semana en Colombia, e intentar ponerlos a navegar con la imaginación, reproduzco la crónica que escribí hace 50 años, sobre los extraños hechos ocurridos en agosto de 1975, cuando el Buque Escuela ARC "Gloria" se aproximaba a las costas soviéticas para atracar en el puerto de Vladivostok, en la antigua URSS, hoy Rusia.

Esta crónica figura en el bello libro conmemorativo de los 50 años del "Gloria", editado por Benjamín Villegas, con textos de la escritora Adriana Llano Restrepo, y fue textualmente tomada del Diario de Abordo que llevé, cuando, siendo Cadete de Tercer Año para ser Oficial Naval, fui tripulante del Crucero "Gloria 75" al sudeste asiático.

"ABORDAJE Y EXCLUSIÓN DEL GLORIA"

18 de agosto de 1975.

Han transcurrido 140 días desde que zarpamos de Cartagena, y en nuestra travesía, hemos tocado los puertos de Colón (Panamá), Honolulu, (Hawái), Wake Island (USA), Tokio (Japón), Naha (Okinawa), Chi-Lung (Taiwán) y Pusán (Korea); ahora, avanzamos con rumbo franco y todo el velamen desplegado hacia al puerto de Vladivostok en la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS).

La mayor parte de la navegación la hemos realizado a vela -sin hacerle trampas a Colón-, impulsados por los cambiantes e intimidantes vientos del Océano Pacífico. Hoy debemos alistar y embellecer el Gloria para su arribo mañana a Vladivostok, la llamada ciudad cerrada, además, la última parada del célebre y misterioso Ferrocarril Transiberiano.

Atracaremos en la base naval más importante y resguardada del régimen socialista en el Pacífico Norte, ubicada al sur de la enigmática Isla de Sajalín y al norte de la frontera con China y Korea del Norte, lugares remotos, que la mayoría de los ciudadanos del mundo tan solo conocen en mapas.

A las 14:00 horas divisamos la costa soviética y lentamente avanzamos impulsados por un ligero viento de través en busca de una rada para fondear, y allí, realizar los últimos preparativos y alistamientos para el arribo al puerto.

A las 15:00 horas, súbitamente aparece por proa una vertiginosa y sinuosa nave de guerra tipo hydrofoil de la marina soviética, que, en actitud poco amistosa, zigzaguea y extrañamente lanza al aire bengalas rojas, lo que nos sorprende, y no nos permite entender, si en señal de peligro o de saludo.

Presurosamente se acerca y nos corta la proa, lo que constituye un acto de inexcusable imprudencia o de manifiesta descortesía, y, además, una contravención a las leyes del camino que rigen el protocolo y el ceremonial mundial de la navegación de los navíos a vela.

El Comandante del Gloria, sorprendido, ordena hacer señales de saludo con destellos luminosos a la nave soviética, las cuales no tienen respuesta. Es claro que estamos viviendo una situación extraña y totalmente imprevista, que altera la bitácora y desvía el rumbo trazado en la carta de navegación.

La nave se aproxima por estribor a la borda del Gloria, y un tripulante con señales manuales nos ordena detenernos, lo que implica realizar una intempestiva maniobra general para recoger velas y arriar foques.

Entre tanto, Pérez, el operador de la estación de radio del Gloria, infructuosamente trata de establecer contacto con el hydrofoil soviético y con la Base Naval de Vladivostok, para presentar saludos y obtener algún tipo de información que nos permita entender la situación, y más que eso, la actitud poco amistosa con la que hemos sido recibidos.

Hay silencio en el Gloria. (...) El temor, la confusión y el nerviosismo nos invade, el Gloria recibe de una estación de radio marina soviética la tajante y perentoria instrucción de seguir con navegación a motor al hydrofoil. El Comandante con prudencia acoge las instrucciones y seguimos la estela del extraño navío. Por el rumbo que llevamos, el oficial navegante deduce que nos dirigimos al puerto de Najodka, ubicado a 50 millas al sur de Vladivostok.

Navegamos toda la tarde; llega el atardecer y al filo de las 23:00 horas nos ordenan detenernos y fondear. Estamos anclados en frente de la ciudad de Najodka; poco, muy poco se ve, tan solo luces incandescentes de intenso color anaranjado, así como fuertes torrentes de luz disparados desde poderosos reflectores de varias patrulleras soviéticas que nos rodean.

La confusión y la zozobra se mantienen, y seguimos expectantes de recibir nuevas instrucciones. A la medianoche nos vamos a dormir, pues mañana será un día de intenso trabajo para culminar las tareas de alistamiento. Cuando estoy por conciliar el sueño, escuchamos: ¡Ahí vienen los soviéticos!

19 de agosto de 1975.

Nos levantamos y vemos una embarcación que a remos se aproxima al Gloria; efectivamente se acodera. Es una especie de ballenera similar a las que usamos en la Escuela Naval para aprender a remar, e inclusive, para pasear a las reinas en el Concurso Nacional de Belleza. Mis compañeros y tripulantes con algo de nerviosismo y lánguido humor no dejan de socarronamente exclamar: ¡No se asusten, no se asusten, que yo estoy temblando! ¡Llegaron, llegaron los rusos!

Efectivamente sube a bordo un oficial naval y ocho corpulentos marineros soviéticos exageradamente armados. Con actitud celosa, ruda e intimidatoria se dirigen al puente; el oficial de manera brusca y desconsiderada le da instrucciones al Comandante de prender motores y enfilarse de inmediato hacia al puerto de Vladivostok. El Comandante procede de conformidad, y el oficial y los marinos soviéticos asumen prácticamente el mando del Gloria. Lo que está ocurriendo, es un hecho sin precedentes en la vida del Buque Escuela. A partir de ese momento, todos, comandante, oficiales, cadetes y tripulantes, nos convertimos en espectadores de tan toscos invasores.

El Gloria navega toda la noche, y en la mañana estamos en el canal de acceso al puerto de Vladivostok rodeados de embarcaciones soviéticas, que ahora, a manera de saludo, están empavesadas y disparan chorros de agua en forma de arcos en señal de bienvenida y hospitalidad. Lo que durante dos días fue beligerancia y descortesía, ahora es amabilidad y hospitalidad. Me pregunto: ¿Qué fue lo que sucedió? ¿Qué fue lo que molestó a los soviéticos? ¿Qué motivó que nos desviaran a Najodka, nos vigilaran y acecharan toda una noche, y lo peor, porqué nos abordaran y prácticamente se hicieran al mando del Gloria? Seguramente pronto lo sabré.

Lenta y majestuosamente el Gloria se adentra en la bahía de Vladivostok con los cadetes subidos por alto; a mí me corresponde sobre el andarivel de la verga mayor, del palo mayor. El espectáculo que ofrece el Gloria cuando arriba a los puertos del mundo, es único, emocionante y alucinante.

El muelle está atestado y engalanado; pancartas por doquier de bienvenida en ruso y español. Están todos, las autoridades de la ciudad, cientos de militares y marinos soviéticos vestidos de gala y miles de ciudadanos -muchos de ellos nunca han visto un extranjero-, así como estudiantes de escuelas y colegios portando banderitas de Colombia y URSS. Es el marco perfecto para una calurosa bienvenida, siempre acompañada por himnos marciales que interpreta una afinada banda de la marina soviética. Por primera vez, el Gloria atraca de popa, forma poco ortodoxa de hacerlo, pero es otra instrucción de las autoridades navales del puerto.

En el acto de bienvenida solo faltó el Embajador de Colombia, quien no logró desplazarse desde Moscú hasta Vladivostok, quizás, por los engorrosos trámites que debió surtir para obtener permiso del Kremlin. Su ausencia nos afecta, no solo por ser el agente del Gobierno Colombiano en la URSS, sino porque, además, debe traer consigo las cartas que seguramente enviaron a la Embajada de Colombia en Moscú nuestras familias y novias de Colombia, y de los puertos que hemos visitado durante el crucero. (No es un mito, es una realidad; los marinos tenemos un amor en cada puerto).

24 de agosto de 1975.

Ayer zarpamos de Vladivostok. Navegamos con rumbo a América. Nuestro próximo puerto será Long Beach en California.

28 de agosto de 1975.

Tan solo hoy supimos, por qué el Gloria no tuvo buen recibo cuando se aproximó al Puerto de Vladivostok; y está fue la razón: Las autoridades soviéticas esperaban y tenían todo preparado para que el Gloria arribara a Vladivostok el 23 de agosto. Por un infortunado error de comunicación, no se tuvo en cuenta, que nuestro plan de navegación preveía arribar la víspera a las inmediaciones del puerto, fondear, y allí hacer alistamiento final, pequeñas reparaciones y montar a bordo –como lo hacemos en cada puerto- las exposiciones del Museo del Oro, de la Federación Nacional de Cafeteros, de Artesanías de Colombia y de muchos productos de empresas colombianas.

Este arribo anticipado sorprendió a las autoridades soviéticas y determinó, que el Gloria fuera excluido de la zona de influencia del puerto, de manera que la marina soviética tuviera tiempo de sacar de la Base Naval su temida flota del Pacífico, conformada por más de 100 embarcaciones, entre submarinos atómicos, de espionaje y de demolición; destructores, fragatas, corbetas, patrulleras, embarcaciones de asalto, buques cisternas y de abastecimiento, sofisticados hovercraft y rápidos hydrofoil como el que nos cortó la proa y abordó.

Sin que los cadetes y los tripulantes lo supiéramos, el sabio y muy prudente Comandante del Gloria, Capitán de Fragata Gerardo Polanía Vivas, su Segundo Comandante, Capitán de Corbeta Jorge Garavito Martínez y nuestro insuperable Jefe de Embarque, Teniente de Navío Ricardo Rosero Erazo, bien se habían percatado que, durante el tiempo que la marina soviética nos distanció del puerto de Vladivostok, el radar del Gloria detectó masivo tráfico y apresurada movilización de buques saliendo del puerto hacia alta mar para evitar ser vistos por los visitantes occidentales, amigos de los Estados Unidos de América y simpatizantes de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), contraparte del Pacto de Varsovia.

Muchas cosas no aparentan ser lo que son. Por eso, antes de juzgar, hay que conocer y entender. Que nadie olvide que la distancia que aleja Asia de América es tan grande, que cuando en Asia es hoy, en América será mañana. El día que el Gloria arribó a Vladivostok fue 19 de agosto de 1975 y en Colombia 20 de agosto de 1975. El problema no fue un error de fechas de calendario ni de usos horarios, el problema fue llegar un día antes de ser esperados.

Colofón. No hay que llegar antes, no hay que llegar después, hay que llegar a tiempo. Gracias, mil gracias a la URSS por habernos recibido anticipadamente.”

© 2025. Todos los Derechos Reservados.

*Crónica Tomada del Diario de Abordo de Rafael Rodríguez-Jaraba. Cadete de Tercer Año, tripulante del Buque Escuela ARC “Gloria” durante el Crucero del año 1975. Se retiró de la Armada siendo Guardiamarina 5-2 y navegó por los mares del mundo como Oficial de la Marina Mercante. Actualmente es Abogado Esp. Mg. LL.M. Consultor Jurídico, Asesor Corporativo, Conjuez, Arbitro Nacional e Internacional en Derecho, Catedrático, Analista y Columnista. Miembro de la Academia Colombiana de Jurisprudencia. Socio y director de la firma de Abogados Rodríguez-Jaraba & Asociados.



CYBER-CORREO DE LA ARC “LULU”



FE DE ERRATAS

En edición pasada se escribió que el Sr. CC(r) Ospina Taborda del Curso X era el oficial vivo mas antiguo. Esa información es incorrecta. El oficial Naval vivo mas antiguo es el Sr. Capitán Jorge Castellanos que vive en Cartagena (PROMOCIÓN VIII NR Fecha Grado: Nov. 11 / 1947 Decreto N° 3631).

Muchas gracias al nuestro lector CN Jaime Torres, alias el “Grillito”.

RECIBÍ UNA PREGUNTA ESTA MAÑANA

Recibí una pregunta esta mañana en el buzón que preguntaba por qué los nuevos buques patrulleros de la clase Thaon di Revel de Italia tienen este diseño único en la proa.

Este diseño de proa doble, por así decirlo, es como lo mejor de dos mundos. La forma del casco superior e inferior de la proa destacan cada uno en una función diferente. ¡Al combinarlos, se unen estas ventajas!

La protrusión inferior de la proa aumenta la eficiencia del barco al alargar su línea de flotación, lo que resulta en una relación más favorable entre el largo y el ancho (eslora-manga). Normalmente, un casco más largo y estrecho se desliza por el agua con mayor facilidad que uno más corto y ancho. Por esta misma razón, muchos barcos modernos están adoptando proas invertidas.

Sin embargo, las proas invertidas suelen tener un desempeño más pobre en mares agitados en comparación con el diseño tradicional de proa de clíper. Las proas de clíper, al ser más inclinadas y tener mayor abertura (flare), captan más agua y salpicaduras, pero las desvían hacia afuera, evitando que la mayor parte del agua llegue a la cubierta.

En el caso de la clase Thaon di Revel, los diseñadores italianos probablemente optaron por la solución más sencilla disponible. Tomaron la parte inferior de la proa, similar a un diseño invertido, y simplemente la combinaron con una proa superior convencional. El resultado es un diseño de doble proa que es más eficiente que una proa tradicional y, al mismo tiempo, navega más seca que una proa invertida.



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

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

INGENIERO CARLOS ENRIQUE ORTIZ RANGEL
GERENTE GENERAL

MENTORING & EMPRESA

Marcando el Rumbo..!



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



- ★ Gestión del Conocimiento
- ★ Gestión de la Innovación

www.mentoring-empresa.com

- ★ Planeación Estratégica
- ★ Empowerment

Rene Oviedo & Cia Ltda



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



TEJIDOS MARINEROS

Tejidos marineros realizados por el Sr. CN (r)
Cesar Martínez Pardo cel 318 383 1157

EQUIPOS DE SEGUNDA (¡COMO DE PRIMERA!)



DAVID VELANDIA
3174251710

ITEM	MARCA	REFERENCIA	PORECESADOR	RAM	DISCO DURO	PANTALLA	PRECIO
1	MICROSOFT SURFACE 4		CORE I 6GEN5	8 GB	256GB	12.3	\$ 1,200,000
2	MICROSOFT SURFACE 4		CORE I7 6GEN	16GB	256GB	12.3	\$ 1,800,000
3	MICROSOFT SURFACE 7		COREI 5 10GEN	8 GB	256GB	12.3	\$ 2,500,000
4	MICROSOFT SURFACE 7		CORE I7 10 GEN	16GB	256GB	12.3	\$ 3,000,000
5	GETAC		CORE I5 6GEN	8GB	256GB	12.3	\$ 2,500,000
6	LENOVO	TINY	CORE I3 4GEN	4GB	128SSD	0	\$ 400,000
7	DELL	LATITUDE 3340	CORE I3 4GEN	4GB	128SSD	13.3	\$ 600,000
8	DELL	LATITUDE 3440	CORE I3 4GEN	4GB	128SSD	14	\$ 650,000
9	LENOVO	THNIKPAD T440	CORE I5 5GEN	4GB	128SSD	14	\$ 650,000
10	LENOVO	THINKPAD T450	CORE I5 5GEN	4GB	128SSD	14	\$ 700,000
11	HP	ELITEBOOK G3	CORE I5 5GEN	8GB	128SSD	14	\$ 800,000
12	HP	ELITEBOOK G4	CORE I5 5GEN	8GB	128SSD	14	\$ 900,000
13	DELL	LATITUDE E7280	CORE I5 5GEN	8GB	128SSD	12	\$ 900,000
14	DELL	LATITUDE E7470	CORE I5 6GEN ULTRABOOK	8GB	240SSD	14	\$ 900,000
15	DELL	LATITUDE E7280	CORE I5 7GEN	8GB	128SSD	12	\$ 950,000
16	DELL	LATITUDE E5580	CORE I5 7GEN	8GB	240SSD	15.6	\$ 950,000
17	DELL	LATITUDE E7470	CORE I5 6GEN ULTRABOOK PANTALLA TOUCH	8GB	240SSD	14	\$ 1,100,000
18	DELL	LATITUDE E7280	CORE I7 6GEN	8GB	240SSD	12	\$ 1,250,000
19	DELL	LATITUDE E7470	CORE I7 6GEN ULTRABOOK	8GB	240SSD	14	\$ 1,350,000
20	LENOVO	THINKPAD T480S	CORE I5 8GEN TOUCH	8GB	240SSD	14	\$ 1,350,000
21	DELL	LATITUDE E7470	CORE I7 6GEN LTRABOOK PANTALLA TOUCH	8GB	240SSD	14	\$ 1,350,000



3228578826 – German Rojas

MELTEC

NUESTRO PORTAFOLIO

DISEÑAMOS SOLUCIONES 360°

Para tus proyectos



PARTNERS ALIADOS



HUAWEI



MOTOROLA SOLUTIONS

uleFone



Cambium Networks™

αFUSION



ZEBRA



Astra Wireless



NUESTRAS SUCURSALES

Zona Centro

Sede Bogotá - principal
Cll 130a #58a - 29

✉ ventas@meltec.com.co
☎ +601 411 18 99
📞 +57 320 488 7023

Zona Nor-Occidente

Sede Medellín
Cra 48 #25AA Sur - 70

✉ ventas@meltec.com.co
☎ +57 320 488 7023
📞 +57 317 649 2834

Zona Sur

Sede Cali
Cll 25Norte #5n -60

✉ ventas@meltec.com.co
☎ +602 398 90 70
📞 +57 320 488 7023

Ecuador

✉ ventas@meltec.com.co
✉ jsanchez@meltec.com.co
📞 +53 3 98 025 0921

SÍGENOS EN REDES



www.meltec.com.co



COLOMBIA BOLSA



ALL REPS LTDA

¡EMBÁRCATE EN LA AVENTURA DE TU VIDA! 🌐 ✨

¿Listo para descubrir los secretos mejor guardados de Tailandia y Singapur? Desde los majestuosos templos y vibrantes festivales de Tailandia hasta los futuristas jardines y la impresionante arquitectura de Singapur, este viaje lo tiene todo.

<https://www.allreps.com/>



UNIK
CARTAGENA
Apartamentos corta estancia



OFERTA ESPECIAL

Descubre nuestros apartamentos exclusivos, pensados para que disfrutes cada momento con el máximo confort.



El Laguito, Calle 1A No. 1A – 33
Edificio Poseidón del Caribe



Aprovecha este **15%** de descuento en los apartamentos **UNIK** CARTAGENA

*Usando el código **UNIKCONFORT**





302 224 50 18
Comercial@unikcartagena.com

MASCARÓN DE PROA



Cyber-Corredera

E-mail: enfermero@cyber-corredera.de