



Informativo virtual
para integrar la familia
naval colombiana



05.2025 - N° 288
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:

VICEALMIRANTE EDUARDO MELÉNDEZ
RAMÍREZ

EL DEBER MILITAR

¡LÁZARO UNA SILLITA Y UNA CERVECITA!

COLOMBIA RECIBE BUQUES CLASE /ISLAND DE
EE. UU. Y REFUERZA LA PATRULLA MARÍTIMA

MARINERÍA

ZAFARRANCHO GRÁFICO

CYBER-HISTORIA

CYBER-SOCIALES

CYBER-RECUERDOS

CYBER-HISTORIAS DEL MAR: EL ACCIDENTE
DEL CUAUHTÉMOC – RESUMEN NO OFICIAL

CYBER-CULTURA NAVAL

HUMOR NAVAL

ARTE NAVAL

CYBER-CORREO DE LA ARC “LULU”

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

MASCARÓN DE PROA

VICEALMIRANTE EDUARDO MELÉNDEZ RAMÍREZ

Por CN(r) Fernando Alonso Tabares Molina



¿Qué le haga un breve resumen de mi vida? Me toma usted por sorpresa mi estimado Capitán, la verdad no esperaba esa pregunta después de tanto tiempo, pero con gusto la responderé.

Tómese su tiempo señor Almirante, estoy seguro de que a todos los Cyber-correderos les interesa conocer su historia.

Aquí vamos, nací en Soatá hace casi cien años, un pueblito enclavado en el noreste del glorioso departamento de Boyacá; no era más que unas cuantas casas de tapia y barro, cruzadas por calles, unas empedradas, otras en tierra pisada, que nacían en la plaza principal y morían en las estribaciones de la Cordillera Oriental o en las orillas del río Chicamocha. Cuando me bautizaron en la iglesia de La Sagrada Concepción en el mes de la Virgen María, me di cuenta de que Soatá era un pueblo frío, el agua de la Pila Bautismal estaba helada, de pronto por eso ya estando muy mayorcito, se me empezó a caer el pelo. Recuerdo que mi taita, Lucas, era un hombre recio, hecho a pulso y muy trabajador; como en todo Boyacá, el campo era el sostén de la familia y yo, siendo el penúltimo de seis hijos, ya tenía el destino más que trazado. Eso pensaban ellos... Lamentablemente, mi madre María del Carmen, falleció siendo yo aún muy niño y tal vez por eso, un tiempo después nos trasladamos a vivir a Tunja, la Capital de Departamento. Si Soatá era frío, ¡ni le cuento como era Tunja! esa ciudad era una completa nevera. Una de las ventajas de vivir en la capital era que a mi taita se le había pasado la ventolera esa del campo, se volvió a casar y ya no tenía cabeza para esas



cosas. Junto con mis hermanos mayores estudiábamos en el Colegio de Boyacá, uno de los más prestigiosos del país y del continente, fundado hace un poco más de doscientos años por el Vicepresidente de la República encargado del poder ejecutivo, el General Francisco de Paula Santander, quien expidió el Decreto Nacional correspondiente; cómo será, que de ahí son egresados ocho expresidentes de la República, entre ellos los Generales Rafael Reyes y Gustavo Rojas Pinilla. La educación era impartida por estrictos profesores muy bien orientados por la tradición heredada de los sacerdotes de la Comunidad de los Agustinos. Éramos los de mostrar...

Un dato importante es que somos descendientes del Capitán Lucas Meléndez, comandante de la guardia del libertador Simón Bolívar quien en 1830 estuvo a cargo de la seguridad de la Quinta de San Pedro Alejandrino en las afueras de Santa Marta y testigo de excepción de la proclama que el Libertador le dirigió a los colombianos el 10 de Enero de 1830. Allí, hay una placa conmemorativa en donde mencionan a las personas que acompañaron al libertador en sus últimos días. Asumo que parte de mi gusto por lo militar también puede venir por ese ancestro.

Mientras cursaba el 5° de bachillerato, mi vida transcurría en los pasillos del colegio y de la Universidad de Boyacá, con la que compartíamos casi un siglo de hermandad; en ese entonces aún se comentaban los acontecimientos heroicos de la Guerra contra el Perú, también se hablaba mucho de la guerra en Europa y el Pacífico y todos nos veíamos portando esos vistosos uniformes militares y aunque usted no lo crea, algunos soñábamos que algún día haríamos parte de nuestras gloriosas Fuerzas Militares y yo quería pertenecer a la Armada Nacional.

Y dígame, señor Almirante, ¿Qué le hizo ingresar a la Armada?

No le digo mentiras, para ese entonces teníamos en el colegio un profesor alemán que nos contaba las hazañas del Almirante Maximilian Graf von Spee en la Batalla de Coronel en aguas chilenas, cuando derrotó al Contralmirante Christopher Cradock y cuando se hundió con su buque insignia en la Batalla de Las Malvinas contra el Vicealmirante Frederick Doveton Sturdee en 1914. Quién iba a pensar que apenas dos años después estaría leyendo en la biblioteca de la Escuela Naval algunos libros y artículos escritos por el Capitán de Navío Ralph Douglas Binney sobre estas y otras batallas navales. Recuerdo que a finales de Octubre de 1941 me presenté en el Batallón de Infantería N°1 “BOLIVAR” perteneciente a la 1ª Brigada del Ejército Nacional en Tunja, donde el Mayor Daniel Trujillo O. médico del batallón, me realizó el primer examen físico en cuyo informe se estipula, entre otros datos, que para ese entonces contaba con 16 años y medio de edad, pesaba 48 kilos y medio y medía 1 metro con 64 centímetros; con esa estatura, hoy no habría podido entrar a la Escuela Naval, ¿Cómo le parece?

Para ese entonces, el Ejército tenía mucha influencia en la organización de la Armada, ¿cierto?

Así es, en esa época la Armada Nacional apenas estaba empezando a reorganizarse después de la guerra con el Perú y no tenía oficinas de reclutamiento ni hacía visitas informativas en los colegios ni universidades; todo lo manejaba el Ejército y era quien realizaba el primer filtro, por así decirlo.

Ese fin de año se me hizo muy largo esperando alguna noticia de la Armada Nacional, la cual llegó durante la primera semana de enero, en donde me citaban en Bogotá a la mayor brevedad. El 12 de enero de 1942 el Jefe de Sección de Personal le solicitó al Director General de Sanidad que se me practicara el examen médico de aptitud física ya que era candidato para Cadete Naval. El 23 de enero del mismo año, el Oficial de Sanidad me certificó como “Apto” y el 16 de febrero de 1942 soy dado de “ALTA” como Cadete de la Escuela Naval Militar de Cadetes. Imagínese mi Capitán, ¡yo era el primer soatense en ingresar a la Armada Nacional!

Todo un acontecimiento señor Almirante, ¿A cuál escuela llegó usted y quienes fueron sus compañeros?

La Escuela Naval Militar de Cadetes, que así se llamaba entonces, funcionaba en unas instalaciones anexas a la Base Naval MC “Bolívar” en Bocagrande cuyo Director era el señor Capitán de Corbeta Virgilio Mastrodoménico. Llegamos a “estrenar” instalaciones ya que en 1941 la Escuela Naval se trasladó del MC “CÚCUTA” a las dependencias que ocupaba la Escuela de Grumetes, donde hoy se encuentra la Infantería de Marina. Ingresaron conmigo, Ejecutivos: Barrera Jaime, Camargo Tomás, López Jorge, Monzón Medardo, Páez Jorge, Serge Julio, Troncoso Carlos y Wills Eduardo. Ingenieros: Martínez Faustino y Mendoza Jesús. Administración: Baraya Bernardo, Baquero Enrique, Martines Hernando y Materón Orlando. El 3 de Julio de ese año juramos “a Dios, a la Patria y a La Marina defender la Bandera” y ¡por Dios que lo cumplí hasta el último día de mi existencia!

Durante esos años, por aquello de mi edad, mis compañeros me decían “el pelado Meléndez” y también me inventaron el cuento de que yo tenía amores con una viuda; ¡habrase visto semejante calumnia! Muchos años después, ese apodo se ajustó debido a la caída del cabello.

¿Le molestaba ese apodo?

No, de ninguna manera, eso de los apodos siempre fue una “tradición” en la Armada y no puedo negar que yo mismo le saqué jugo a más de un apodo a lo largo de mi carrera. Desde que llegué a la Escuela me distinguí por ser “voleado” y siendo Brigadier me hice famoso por comandar la recordada “Escuadra Meléndez”, loable antecesora de la infame “Escuadra Invencible” del Brigadier Hermida que se hizo famosa tres décadas después y hasta las bajas ligas me habían otorgado el título de “Capitán Tormenta”; para ese entonces contaba con un léxico de propiedad y uso particular; para mí, un

recluta era un “caníbal” y un individuo del personal auxiliar era un “cafre”. Siempre me consideré un hombre sincero y frentero rayano en lo sarcástico, desabrochado, parroquial y simpático, y como se dice “sin pelos en la lengua”, que hice historia en la Armada por mi naturaleza entre alegre y mordaz para decirle al pan, pan y al vino, vino, por parejo a todo el mundo y emitir conceptos mordaces sobre algo o alguien...”

¿Y quiénes eran sus superiores de esa época?



De esa época y muchos de ellos de toda mi vida como Oficial Naval: Director General de la Armada, Capitán de Corbeta Aureliano Castro; Capitán de Corbeta Juan A. Pizarro Director de la Escuela Naval, quien le recibió el cargo al ya mencionado Capitán de Corbeta Virgilio Mastrodoménico; TN Orlando Lemaitre Segundo Comandante; TN Jorge H Berrio Comandante de Compañía; TN Jaime Eraso Director de Estudios; TN Belarmino Vargas Profesor; Subteniente de Navío Jorge Taua Oficial de Planta y TN Hernando Gómez profesor de administración. Recuerde usted mi estimado Capitán que nosotros hicimos parte de la quinta Escuela Naval de nuestra historia, sí, la que se mantiene hasta hoy. Para ese entonces, en 1945, se habían graduado 63 oficiales en la Escuela Naval; así las cosas, nosotros éramos parte de los pioneros de la Armada Nacional. Los embarques de Cadetes los hacíamos principalmente en el cañonero ARC “MARISCAL SUCRE”, también en el ARC “CALDAS”, durante esos años estuvimos en Estados Unidos, Cuba y Venezuela. En las “Correderas” de esos años se describen con lujo de detalles muchos de esos cruceros de cadetes.

El 11 de Noviembre de 1946, se me confiere el Grado “Guardiamarina Ejecutivo” como integrante de la 7ª Promoción y del 6º Contingente y se me

destina a la Sección de Alumnos, siendo mis compañeros de ascenso: Diaz Alfonso, Ortiga Magín, Varela Rafael, Mantilla Álvaro, Torres Fidel, Lemus Elberto, Cifuentes Tomas, Vargas Álvaro, Reyes Roberto, López Jorge, Serge Julio y Quijano Manuel.

Desde entonces estuve embarcado como Oficial de deberes generales en las siguientes unidades: ARC “CALDAS”, ARC “ALMIRANTE PADILLA”, ARC “ANTIOQUIA”, ARC “SANCHO JIMENO” y ARC “7 DE AGOSTO”.

Fui Comandante de las siguientes unidades: ARC “PRESIDENTE MOSQUERA”, ARC “ANTIOQUIA”, ARC 7 DE AGOSTO, ARC 20 DE JULIO, de la Fuerza Naval del Sur y de la Fuerza Naval del Atlántico.

Estuve asignado a las siguientes escuelas de formación: A la Escuela de Grumetes como Jefe de Instrucción y Entrenamiento y profesor de Armamento, en la Escuela Superior de Guerra como Oficial de Planta y Profesor de Táctica e Información Naval, del Centro de Entrenamiento Naval ARC “BARRANQUILLA” como Comandante y de la Escuela Naval de Cadetes como Director.

En Marzo de 1950 me nombran Jefe del Departamento M-2 del Estado Mayor Naval y Director de la naciente Revista Armada; entre 1953 y 1954 realicé en Estados Unidos los cursos de CO/ASW TACTICAL CURSE, OD CIC WATCH OFF y CIC TEAM TRAINING. En 1955 fui destinado en Comisión del Servicio a Suecia por espacio de 3 años como Oficial Control de Colombia ante la BOFORS, con el objeto de adelantar estudios avanzados de armamento en Estocolmo. Ese mismo año tuve el gran honor de ser invitado al Jubileo de Gustavo VI Adolfo (Oskar Fredrik Wilhelm Olaf Gustaf Adolf) Rey de Suecia, algo inolvidable, ahí estuvo presente toda la realeza europea y yo, destacado en el círculo, un hijo de Soatá.



También hubo momentos de esparcimiento y obviamente, mucho trabajo...



En 1957, de regreso en Colombia, siendo CC asumí el cargo de Jefe del Departamento de Armamento de la Armada Nacional; en 1961 siendo CF fui Jefe de Estado Mayor de la FNA; en 1964 asumí el cargo de Jefe del Departamento M1 del Estado Mayor Naval y posteriormente el de Jefe del Estado Mayor Naval. En 1966 siendo CN fui comandante de la Fuerza Naval del Sur y posteriormente asumí el cargo de Inspector General de la Armada Nacional.



En 1967 me desempeñé como Agregado Naval a la Embajada de Colombia en Lima (Perú); en 1968 desempeñé el cargo de Jefe de Operaciones Navales, en Enero de 1969 fui llamado a curso de Altos Estudios Militares, en Junio asumo la Dirección de la Escuela Naval de Cadetes y en Noviembre ascendí al grado de Contralmirante.



Durante esos años como Contralmirante, como ya le comenté, estuve al frente de nuestra Escuela Naval, después en el comando de la Fuerza Naval del Atlántico durante el cual me embarqué como Comandante del Grupo de Tarea Colombia durante la Operación SPRING BOARD 71 y después en la Operación UNITAS XII.



En esa época la Armada Nacional, especialmente la Fuerza Naval del Atlántico apoyaba de manera significativa el Concurso Nacional de Belleza, cada vez más los Cadetes y los Edecanes Navales se ganaban la admiración del país y la fiesta del Club Naval ya era un evento de mucha importancia, por lo cual durante mis labores como Director de la Escuela y Comandante de la Fuerza estuve al frente de nuestra participación.



Pero se ve que usted siempre estuvo muy bien acompañado, sobre todo de mujeres muy hermosas...

Para que se lo voy a negar mi estimado Capitán, pero si mira bien la foto de la derecha, siempre tuve mi control interno al lado. Muchas veces recibíamos a grandes personalidades de la capital, nuestro Comandante el señor Almirante Parra y, obvio, al excelentísimo señor Presidente de la República.



En 1973, siendo Vicealmirante, fui nombrado Sub Jefe del Estado Mayor Conjunto, Director de la Revista de las Fuerzas Armadas y también me desempeñé como representante de las FF.MM. ante la Junta Directiva del Instituto Colombiano de la Reforma Agraria; ese mismo año integré la Comisión Mixta Colombo-Española para representar a Colombia en los estudios sobre el proyecto del astillero de Cartagena; en 1974 fui nombrado Delegado del Ministerio de Defensa Nacional ante la Junta Directiva de la Industria Militar; ese mismo año fui destinado como Procurador Delegado para las Fuerzas Militares en el que tuve que manejar varios casos de vital trascendencia para las Fuerzas Militares y el país.



Ya retirado del servicio, presté mis servicios a la patria como Director General de Aduanas, cargo al que renuncié en 1981 siendo mi labor destacada por los gremios del sector.

¿Y fue muy complicado dejar el uniforme y ponerse el “Everfit”?

Para esa época y después de tantos años, me sentía raro trabajando y dirigiendo una dependencia netamente “civil”, pero como usted sabe, después de tanta enseñanza y experiencia en la Armada durante todos esos años, el trabajo en la Dirección General de Aduanas en el gobierno del Presidente Turbay fue una experiencia increíble y de lo que menos me preocupé fue de la pinta.



Señor Almirante, ¿Cuáles fueron sus condecoraciones?

Durante mi carrera me fueron otorgadas las siguientes condecoraciones: “Orden de Boyacá” en el grado de Gran Oficial, “Cruz del Mérito Naval” conferida por el gobierno de España, la Medalla Militar Francisco José de Caldas Categoría “Al Merito”, la “Orden del Mérito Militar Antonio Nariño Categoría “Comendador”, las Medallas por 15, 20, 25 y 30 años de Servicio, la Condecoración “ALMIRANTE PADILLA” en el grado de “Comendador” por servicios distinguidos a la Armada Nacional, la Condecoración de la “Cruz Peruana al Mérito Naval” en el Grado de “Comendador” - Distintivo Blanco-, la Condecoración “Orden de La Libertad “en Grado de “Gran Oficial” otorgada por el Departamento de Boyacá, la Condecoración “Real Orden de la Espada” en la Categoría de “Comendador” por parte del Gobierno de Suecia, la “Orden de Mayo al Mérito Naval” otorgada por el Gobierno de Argentina, la “Orden del Mérito Naval” conferida por el Gobierno de Venezuela, la Orden del Mérito Aeronáutico Antonio Ricaurte y la Orden Estrella de la Policía Nacional.

La institución me envió al exterior a capacitarme en los siguientes cursos: Guerra Antisubmarina en Key West, CIC en Boston, Artillería en la Real Escuela de las Armas, en Estocolmo, de “Teoría y Práctica de Organización y Gerencia” en la Compañía del Canal de Panamá. Además, fui Diplomado en Estado Mayor y Profesor Militar.

El 17 de marzo de 1978 con el grado de Vicealmirante me practiqué los Exámenes Médicos para Retiro y se me declara “Apto”. Me fue certificado un tiempo efectivo de servicio de 34 años, 2 meses y 4 días.

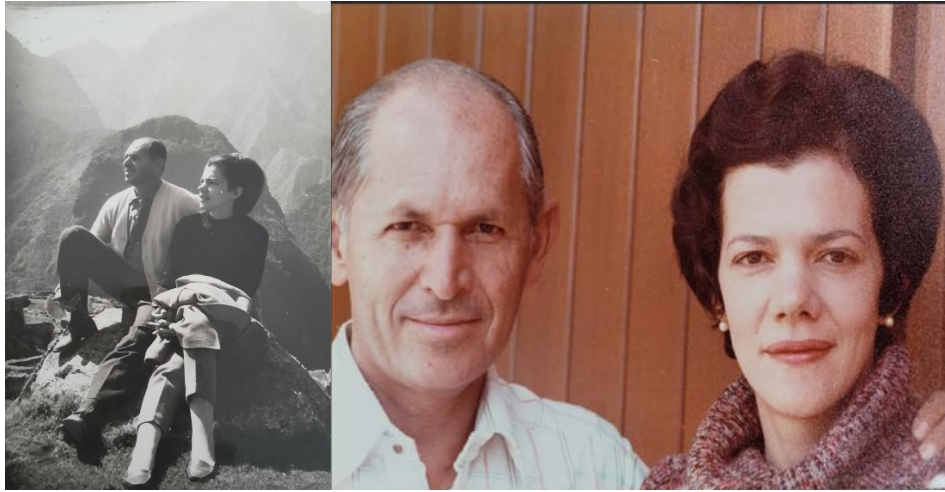
¿Qué me puede contar de su familia?

Como ya le comenté someramente al comienzo de nuestra charla, nací en Soatá (Boyacá) el 19 de Mayo de 1925, siendo mis padres Lucas Meléndez Ramírez y María del Carmen Ramírez Blanco.; cursé hasta 5° año de Bachillerato en el Colegio de Boyacá en Tunja y me casé, inicialmente con el mar... en 1961 después de sortear los embates de las casamenteras en Cartagena, Barranquilla y Estocolmo, mi corazón fue capturado por una preciosa manizalita, SYLVIA MATILDE RAMÍREZ RESTREPO, nos casamos el 9 de Septiembre de 1961 en Bogotá en la parroquia del Divino Salvador.



¿Cómo la conoció?

En esa época yo vivía en Bogotá y un primo me llamó para que los acompañara con un grupo de amigos a patinar en una nueva pista que habían abierto recientemente, también me pidió el favor que recogiera a una amiga de ellos que resultó ser Sylvia, pues bien, yo que decía que nunca me iba a casar terminé casado a los 36 años y además con tres hijos. La verdad fue la mejor decisión que pude haber tomado en mi vida pues durante 25 años Sylvia me acompañó durante lo que quedaba de mi vida naval y luego en cargos públicos e iniciativas privadas.



Tuvimos tres hijos, Ana María (1962), Eduardo (1963) quien fue Cadete Naval del Contingente 82 y Angela Patricia (1965).



¿A qué se dedicó cuando dejó el servicio público?

Siempre fui muy juicioso con mi sueldo, ahorraba todo lo que podía y fue mi suegro quien me insistió para que invirtiera esos ahorros; por eso por recomendación suya empecé adquiriendo unas tierras en el Urabá antioqueño, que fui incrementando con los años, dedicándolas a la ganadería y a la siembra de arroz. Una vez que presenté mi renuncia al cargo de Director de Aduanas, me dediqué de lleno a mi familia y a mis inversiones, viajaba con frecuencia a Cartagena y a Chigorodó donde ya tenía marchando mi finca, El Paraíso. Esto lo complementaba con la gerencia de una empresa pesquera y también era el representante de un consorcio de ingenieros extranjeros. También aproveché un poco para refrescar mis conocimientos de historia y hacer lecturas de poesía, dos cosas que disfruté muchísimo toda mi vida.



Adquirí un bongo autopropulsado en Cartagena, con el cual transportaba agua para los buques que operaban en ese puerto. Tuve varios negocios, pero tal vez el de mejor desempeño fue el del bongo. Mi esposa, muchos años después, les decía a mis hijos que gracias a lo que produjo ese bongo se habían podido pagar sus estudios. Como usted bien lo sabe mi estimado Capitán, la familia es uno de esos dos luceros que nos alumbran a los marinos y nos marcan el rumbo seguro para sortear las tempestades de la vida. Por eso siempre tuve la tranquilidad de que en caso de que yo faltara, mi institución estaría cuidando de los míos y afortunadamente años después de mi fallecimiento el gobierno hizo unos ajustes importantes a los salarios de las fuerzas militares y por ende a las pensiones.



No hubiera querido preguntarle esto Señor Almirante ¿Qué fue lo que pasó?

Estaba empezando la década de los 80's y comenzaba el gobierno de Belisario Betancur, el hombre de la paz; para ese entonces la situación de seguridad era caótica, las guerrillas delinquían por todas partes, el Congreso aprobó una Ley de Amnistía y Betancur inició Diálogos Exploratorios con las FARC-EP, las ADO, el M-19 y el EPL. Como de costumbre, el EPL que delinquía en la región del Urabá antioqueño y Córdoba, utilizó la tregua pactada con el gobierno para fortalecerse y dentro de su estrategia para obtener recursos incrementó el boleteo, la extorsión y el secuestro en sus áreas de influencia. Yo no me salvé de esa plaga; muchas veces llegaron a mi finca a exigirme la famosa "vacuna ganadera" y siempre me negué, amenazaron con secuestrarme si no pagaba, pero tampoco me doblegué, siempre los enfrentaba, no salí huyendo, no les iba a entregar lo que tanto esfuerzo me había costado, siempre se iban con las manos vacías. Supongo que, presionados por sus máximos cabecillas, el 23 de abril de 1986, cuando iba de camino a la finca, me hicieron el primer intento de secuestro, los enfrenté y di de baja a uno de esos bandoleros, los demás salieron huyendo; logré llegar hasta mi finca donde me esperaban mi mayordomo y el hijo de este; hasta allí regresaron los bandidos, pero en mayor número, volví a enfrentarlos, desafortunadamente mi pistola se trabó y todo terminó para mí cuando apenas iba a cumplir 61 años...



El pasado 19 de mayo se cumplen 100 años del nacimiento del Señor Vicealmirante Eduardo Meléndez Ramírez, el único Oficial de Insignia de la Armada Nacional que ha muerto en combate enfrentando a los bandoleros que han asolado nuestra patria durante más de seis décadas, el único que ha llevado el juramento a la bandera hasta sus últimas consecuencias. De él dijo el señor General Miguel Vega Uribe, Ministro de Defensa Nacional: **"murió defendiendo los principios que siempre practicó. No quiso dejarse extorsionar y murió valientemente, como mueren los soldados"**.

Por allá en 1945, cuando él era Brigadier, en la naciente Corredera se publicó algo que seguramente lo marcó toda la vida:

El sacrificio supremo de la vida en aras de esa Patria es una fiel y real consecuencia de lo que es el amor por la Patria. "Quien ama a la Patria, por su Patria se Sacrifica".

En tiempos de paz, prudente y sereno; en tiempo de guerra, valiente, y en el instante supremo de ofrendar su vida en aras de la patria, ¡temerario!

El 24 de julio de 1979, el entonces Señor Contralmirante Guillermo Uribe Peláez, pronunció unas sentidas palabras con ocasión de la celebración del Día de la Armada Nacional en la ciudad de Bogotá, ante la estatua del Almirante José Padilla. En dichas palabras, recordaba con profundo pesar la trágica y temprana muerte del Señor Teniente de Corbeta David Pedro Salas Sáenz a manos de delincuentes durante una operación de abordaje y registro en el Caribe colombiano. Ese día se honraba su memoria y su sacrificio confiriéndole el ascenso póstumo al grado de Teniente de Fragata. Pero el Señor Contralmirante Uribe Peláez fue más allá, llamó la atención del olvido e ingratitud que nuestra institución y los gobiernos habían tenido, hasta ese entonces, con nuestros héroes navales, algo que hoy se mantiene. Tiempo después de ese 24 de Julio de 1979, muy seguramente como consecuencia de las palabras pronunciadas por el Contralmirante Uribe Peláez a las que hago referencia, una Unidad de la Armada Nacional llevó el nombre de ARC "DAVID PEDRO SALAS" y ondearía orgulloso nuestro Pabellón Nacional en esas aguas del mar Caribe que lo arroparon en ese momento del sacrificio sublime. En Colombia sí hay héroes, los hemos tenido, los tenemos y los seguiremos teniendo, pero es importante que los reconozcamos como tales y que no dejemos que el tiempo y la indiferencia hagan que los perdamos en el olvido. Nunca es tarde para rectificar.

Señor Vicealmirante Eduardo Meléndez Ramírez, ha sido un gran honor.

Adenda: Recomendando la lectura de las palabras del Señor Contralmirante Guillermo Uribe Peláez; las encontrarán en La Corredera N° 86 de 1979.

EL DEBER MILITAR

Capitán de Navío Jorge Enrique Quintero Ruiz



Reordenando mis papeles, documentos, recuerdos y memorias, me encontré con un artículo que había guardado porque en su momento me pareció interesante, y creo que hoy, con la situación que estamos viviendo, está muy a la orden del día.

Este artículo fue escrito por el abogado Rodrigo Pombo Cajiao y, con su permiso, deseo transcribirlo para hacer el deleite de todos ustedes:

“Si bien es cierto que de hechos aislados no se puede endilgar una responsabilidad general y que, además, ni es justo ni conveniente voltearle la espalda en ningún momento y menos en tiempos de caos a nuestras fuerzas del orden aduciendo errores de guerra u horrores deliberados de corrupción, no es menos acertado afirmar que por tratarse de una de las más bellas instituciones de la patria, los juicios de valor que sobre ella recaen tienen que ser exigentes, vigilantes y aun cuando, respetuosos y cuidadosos, precisos y generosos.

A las fuerzas del orden, para que así se les pueda denominar, hay que exigirles la mejor conducta y el mejor ejemplo. A los encargados de liderar los procesos de convivencia y armonía comunitaria se los debe empoderar con la fuerza propia que de la moralidad de sus acciones se derive y en consecuencia será bajo la luz de una penetrante mirada social que por sus actuaciones y omisiones responderán. No sólo han de marchar al son del redoblante y la corneta y con el único límite de la juridicidad propia de los estrados legales. Su historia será marcada al compás que dicte la comunidad que los ha apoyado y venerado pero que, por lo mismo, demanda un comportamiento ejemplar, altruista y desinteresado en procura del bien común como a ningún otro cuerpo organizado se le podrá requerir.



A las fuerzas militares y de policía se les piden superiores conductas porque son superiores sus objetivos y su razón de ser.

A estas fuerzas se les dota con el monopolio de las armas precisamente para que no sea necesario hacer uso de ellas ni mucho menos alardear de su posición social privilegiada para convertirse en una mafia camuflada bajo el ropaje de la legitimidad, pero prestataria de los más ruines y mafiosos menesteres.

A los uniformados y uniformadas se les entrega la guarda de la soberanía nacional porque se parte del supuesto irreductible de su solvencia moral y de su inquebrantable ética puesta al servicio de la comunidad.

A nuestra sagrada militancia se le respeta, acata y valora, porque en ella está cifrada la esperanza de la paz, no intimidada, no prosaica, no envilecida, ni mucho menos corrompida por los superficiales intereses del dinero y por los aterradores objetivos de la mafia.”

Considero oportuno este artículo que sirve para recordarnos que nuestra carrera, uniformes, costumbres adquiridas por la tradición que tanto nos enorgullece y por las enseñanzas recibidas, no son para olvidarlas. Quienes fuimos educados en una Escuela profesional, digna, orgullosa y con Superiores bien empoderados en ella, como es nuestra Escuela Naval, no podemos inadvertir ni mucho menos con el tiempo cambiar los sentimientos del honor, ética, responsabilidad y compañerismo profundamente adquiridos, así como las tradiciones marineras de las que tanto nos deleitamos.

Gracias doctor Pombo por recordarnos lo importante que somos y lo que debemos seguir siendo para orgullo de nuestros conciudadanos y de la patria en general.

¡LÁZARO UNA SILLITA Y UNA CERVECITA!

Por: Juan C. Acuña y Oscar H. Medina

Lázaro era un personaje de acento regional cartagenero, nacido en Palenque, que respondía normalmente con un sonriente al pedido de una cerveza bien fría y una silla para tomar el sol en la playa.

- ¡Ajá, mi tenient... enseguida mi edmanito!

Algún día la respuesta a la petición fue...

- Nerda mi tenient, ya no tengo, están toitas ocupadas.

Fue ahí cuando un joven cachaco oficial TKLA vio una oportunidad agazapada y detrás de la necesidad y allí sin duda un “business”.

Lázaro era un viejo conocido afrodescendiente que se rebuscaba en el sector de la playa frente al hotel Las Velas, ahí por el trecho entre el kiosco de “El Bony”, propiedad de Bonifacio Ávila, un antiguo y famoso boxeador que con lo ganado en los cuadriláteros había organizado este negocio sobre bienes de uso público en playas y zonas de bajamar, con el mejor pecado frito con patacón de la ciudad, y el edificio conocido como la “Máquina de Escribir”, llegando al espolón Iribarren, pasando por el hotel Caribe y el Hotel Las Velas.

Normalmente los domingos a eso de las 11:30 se le saludaba con un:

- ¡Lázaro! Ajá mi hermano, ¿Cómo va la vaina hoy?

Él inmediatamente adecuaba una carpa para los de mayores recursos, los entulados; y los de menos, los mondaos, so pretexto de quererse broncear, pedían una silla, ambos solicitaban una cervecita bien fría.

Bonachón y siempre sonriente, Lázaro traía la cerveza más barata bajo una estrategia de mercadeo, ¡Compra doce y te regalo una mi edmanito!

Cuentan, algunos de mis historiadores, y viajeros en el tiempo. Qué por allá en el año 1990, un señor oficial logístico, de cuyo nombre no quiero acordarme, y por esos años jefe del departamento de logística de un buque destructor escolta antisubmarino, que casi no navegaba, tuvo la brillante idea de negocio, en principio solo y después seguido por otros, de invertir recursos importantes, teniendo en cuenta sus ingresos. En un principio, la inversión fue en unas sillas de playa y con el tiempo en una docena de carpas.

El recursivo oficial, se fue al SENA y gestionó con el profesor de carpintería, quien le dijo que a él le faltaban materiales para enseñar a sus discípulos las artes de San José.

- ¡No se diga más! ¿Qué tipo de madera se usa para hacer unas buenas sillas de playa? preguntó de inmediato.



Recibida la información procedió a la Avenida Pedro de Heredia, antiguo corredor férreo hasta 1967, para los 90's la única avenida de doble calzada con separador de Cartagena, allí en un depósito de maderas compró lo indicado. Raudo y veloz en una moto Suzuki FZ50 Amarilla que había negociado de segunda mano, pero en buen estado a otro oficial Logístico Administrador más antiguo de apellido Martínez. El Teniente de Navío vendedor, al requerírsele la tarjeta de propiedad, lo hizo pasar a su oficina del departamento técnico de la BN1, sacó un talonario, desprendió el primer documento de este y en una máquina de escribir, procedió a expedirle el ansiado documento de propiedad, que él mismo firmó y selló como secretario de

transporte de la ciudad.

Para los herrajes, dos pares de tornillos por silla, se dirigió a la Ferretería Ecuador en la calle Del Arsenal, atendido por un diligente ciudadano de ese país qué, radicado en la Heroica, era de los tres o cuatro ferreteros que le fiaban a la Armada. Daba crédito, a sabiendas que era paga segura pero que se demoraba entre 90 y 120 días, dependiendo de la gestión que se pudiera hacer frente a los señores de la contraloría de la BN1 para que autorizaran el desembolso. El ciudadano ecuatoriano hacía el recargo en el precio, que para algunos que compraban en efectivo y conocían la diferencia, era escandaloso, una operación de autofactoring de finanzas intuitivas.

¿Qué hacía falta para las sillas? La lona. Nuevamente en su vehículo de eficiencia energética envidiable partió hacia el almacén de telas y moda, William Chams, se dejó asesorar de las

vendedoras que mostraron lonas de rayas verticales de colores vivos totalmente aptas para los fines perseguidos. Con la lona, ejecutando funambulismos en su vehículo, llegó al taller de velas de la BN1 y habló con el contraamaestre a cargo, con quien acordó un precio razonable por un par de costuras y cortes requeridos para tan importante componente que aseguraba la comodidad del turista playero, el hilo iba incluido en el costo.

El monto de la inversión fue de COL\$ 60.000 para 20 sillas, teniendo en cuenta que sus ingresos brutos por concepto de salarios promediaban los 50 mil, era una importante apuesta.

Corría el mes de mayo del 90 y la temporada de turistas de medio año prometía ser el gran momento para recuperar la inversión.

El negocio se planteó de la siguiente manera.

- Ajá Lázaro, ¿como que no hay sillas?
- Mi tenien, la verdad es que las que tenían se dañaron y no tengo como sacar para unas nuevas.
- Negro: ¿Y si yo le compro unas y usted las administra y las alquila?
- Mi tenien, va pa esa! Yo las alquilo a \$200, son 100 barritas para usted y cien para mí.
- Listo ¡No se diga más! – Se dieron la mano.

Comentando sus ideas de negocio con sus compañeros despertó la iniciativa de “El Loco” apodado así desde que fue encontrado desvariando con la mirada perdida siendo centinela de aulas. El Loco decidió completar el mobiliario público con Carpas de color azul celeste y marcadas estratégicamente en una de sus esquinas, con sus iniciales FW. El mercado de referencia no fue definido mediante estudio de mercado, desarrollado bajo parámetros académicos, de punta en el conocimiento de gestión de proyectos, adquiridos en el curso profesional bajo la dirección exquisita del profesor Bomba, pues aún faltaban cinco años para acceder a ese importante conocimiento. Solo su instinto les indicó que definitivamente la población cautiva, se encontraría ubicada en la playa Hollywood ya alinderada en este escrito.

Tanto el jefe del departamento del DE16 ARC Boyacá, como el jefe del departamento de la poderosa Corbeta Misilera alemana ARC Antioquía, aún no ascendida a Fragata, tenían todo fríamente calculado. Los planes de navegación de los buques determinaban para ese año, que la CM Antioquía sería remplazada, siempre por el destructor. Lo cual permitía la presencia continua en la Heroica, de uno de los asociados en el emprendimiento, que monitorearían el negocio, pasarían cobrando sin falta los producidos del servicio, al administrador escogido.

En reunión de asociados, inversores y dueños de la patente, se había llegado a la sabia conclusión, que el administrador perfecto, era un señor de tez bastante morena, que conocía del negocio y que participaría como socio industrial, aportando con su trabajo, ganando un buen porcentaje de los servicios prestados, a quien le auxiliarían para resucitar su decadente ingreso. Se había juntado el hambre con las ganas de comer.

Las unidades surtas en Cartagena desarrollaban distintas operaciones de presencia en los mares de la patria, por lapsos máximos de 45 días en 4 zonas ya establecidas, a saber: Alta Guajira en lucha contra el contrabando y operaciones de soberanía nacional; en el Golfo de Morrosquillo custodiando a la unidad de almacenamiento flotante FSU que conectaba los campos en el piedemonte oriental con el mar, a una distancia estimada de 500 kilómetros; la Colombia insular en San Andrés al norte del país y el Golfo de Urabá en la frontera panameña. Con excepcionalidad navegaban en aguas del océano de Balboa o mar del Sur lo que implicaba una ausencia un poco mayor de como mínimo 3 meses.

Una mañana de domingo iniciando la temporada de mitad de año, de leve y cálida temperatura, Cartagena se veía engalanada, con la llegada y puesta en marcha, de un megaproyecto jamás visto y liderado por una dupla de leyendas con especialidad logístico, integrantes de los contingentes 90 y 91. La playa nunca la playa lució tan elegantes vestiduras.

Dos meses de mieles, ganancias, flujo de caja y éxitos marcaban la minuta de la naciente iniciativa.

- \$100 para ti por 20 sillas son \$2.000

El resucitado laboral y económicamente, Lázaro, contaba a eso de las 17:00 horas, con puntualidad y entusiasmo durante los 30 días de la temporada, las monedas, pues pagaba como las épocas romanas con monedas viejas y oxidadas qué, con cuidado para no ensuciar sus blancos uniformes de trabajo, los oficiales recibían en un pasaje peatonal en el inicio de la Avenida El Laguito, entre el Hotel Caribe y playa mencionada, que en el día servía de parqueadero concesionado informalmente a otro palenquero, y de depósito de mobiliario playero en la noche. Por las carpas, otras tantas monedas para el pecunio de El Loco. No había retenciones ni IVAs las monedas fluían sucias, pero llegaban sin contratiempos, era la materialización del Flujo de Caja Libre, que después estudiarían en finanzas.

Pasada la temporada de vacaciones de mitad de año, el flujo se interrumpió, Lázaro argumentaba que no había llegado nadie a la playa y una inspección visual hacia el mar confirmaba las sillas vacías dispuestas a ser usadas por los bañistas, sin ocupación. Los tenientes entonces llegaban los domingos cuando no estaban de guardia y pedían sillas y se tomaban un par de cervezas. En algunas ocasiones

convidaban a algún compañero de armas y a la hora de pagar, le indicaban a Lázaro que lo cruzara contra cuentas por pagar. Nadie llevaba esas cuentas con exactitud.

Bueno... en la temporada de diciembre– enero nos desquitaremos y ahí el Flujo de Caja será toda utilidad. Pensaron los jóvenes empresarios turísticos.

Con las velitas en la primera semana de diciembre, en el cuartel general del Comando de la Flotilla de Superficie de la Fuerza Naval del Atlántico, en un entorno naval, se daba la triste noticia de un mantenimiento en las propelas de la ARC Almirante Padilla, otra de las poderosas armas navales recientemente construidas en los astilleros país centroeuropeo, modificaba el hito histórico y hacía rolar los vientos de la Planeación: “El hombre planea y Dios ríe”, haciendo que el arma silente antisubmarina DE16, de ese momento en adelante, sería remplazo inequívoco del ARC Caldas, otro de los tres cuatrillizos germánicos. Para la poderosa CM Antioquía había llegado una orden operacional para destacarse al mar de Balboa. De esta forma, el destructor zarparía al mismo tiempo que la estilizada nave antioqueña, el uno a cruzar el canal y el otro hacia el Golfo de Morrosquillo en guardia y custodia de seguridad FSU, un viejo tanquero de impresionantes longitudes que tristemente había sido sobre dimensionado, por lo que tras unos pocos años de navegación y al presentar “deseconomías de escala” había sido destinado como unidad flotante de almacenamiento y muelle como terminación del oleoducto Caño Limón – Coveñas, un fin humillante para un coloso de los mares.

Ante la coyuntura, la estadía ya no sería por los 20 o 25 días regulares si no por 45 o 60 días que se podría extender a más de 10 o 11 semanas, más si se tiene en cuenta que el viejo gringo ahora boyacense, presentaba innumerables fugas de vapor en sus ya cuarentonas calderas.

Así las cosas, nuestro afroamericano socio industrial asumió, y sin poder tener una reunión extraordinaria de asociados, que después de tantos años entre el sol, la brisa marina y la arena de la playa, quizá algún ser supremo llegó una noche a la casa de él y dijo. ¡Lázaro levántate! Y él efectivamente se levantó mientras los jóvenes oficiales asumían su singladura protegiendo del azul de la bandera y después de dos meses, quizá tres, de silencio de radio y él a cargo del proyecto de sillas y carpas, por la desaparición de los jóvenes militares, dedujo que aquellos “manes de la base” habían hecho una donación caritativa, por lo que tomó la decisión de subir al monasterio de la popa y dar gracias al creador por el regalo recibido. Dios lo escuchó y a su bajada encontró una razón con sus compañeros de servicios turístico en las playas cartageneras.

- Lázaro por ahí vino el tenien lo preguntó.

Dicen que los dos jefes de departamento regresaron de sus operaciones al tiempo, y sin pensarlo salieron a la playa de interés, vestidos con sandalias, pantaloneta, camiseta esqueleto y durante varias horas patrullaron el área, en busca de su inversión, y repitieron varios días la misma rutina, hasta que una tarde soleada, sus miradas distantes se cruzaron y sin mediar palabra cada uno vio en el otro, como se escurría lentamente por sus mejillas una lágrima con olor a pérdida.

Dos o tres semanas después coincidieron inversionistas de capital y socio industrial-

- Ajá, Lázaro ¿Cómo vas?
- Ñerda mi tenien, lo he estado buscando. Que temporada tan jopo, no vino casi gente, esto estaba desierto y usted sabe que el sol y la sal dañan las sillas, así que necesito que me les cambie las lonas y hay cinco o seis que se partieron.

Un año después FW se encontraba paseando con la familia en Coveñas y pidió una carpa para ellos... estando ya dentro, pudo ver en una de sus esquinas y algo borroso, un logo que se le hizo familiar que entrelazaba las letras FW. Investigando con el dueño del negocio, le ha comentado, que un empresario cartagenero le vendió 12 carpas y las negoció al contado por un valor de 250.000 pesos. De las sillas poco se supo.

Feliz día a todos.

PD: La FZ50 Amarilla quedó en manos de otro joven TKLA del contingente NA94 en el momento que este coautor de esta nota fue trasladado al Comando de la Fuerza Naval del Atlántico en calidad de Ayudante.

Lecciones aprendidas:

1. El que tiene tienda que la atienda. Somos muy entusiastas con negocios que supuestamente pueden dar resultado solo pasando a recoger la plata. Historias de restaurantes, ventas de perro, distribuidoras, etc. En los cuales se cree que se pone un dependiente o un administrador se pasa una vez al día a recibir el billete casi nunca funcionan.
2. La TIR supone que los recursos del FCL se vuelven a invertir en un negocio con una tasa de rentabilidad igual a la tasa del negocio, si el FCL se vuelve plata de bolsillo, la plata se pierde.

COLOMBIA RECIBE BUQUES CLASE ISLAND DE EE.UU. Y REFUERZA LA PATRULLA MARÍTIMA

Durante el recorrido del señor Comandante de la Armada de Colombia (COARC) por Washington D.C., se tuvo la oportunidad de reunirse con el Almirante Kevin E. Lunday, Comandante de la Guardia Costera de los Estados Unidos. En este encuentro se abordaron los retos y desafíos comunes que enfrentan ambas naciones frente a los fenómenos criminales que afectan a la región, reafirmando el compromiso de fortalecer la cooperación internacional en materia de seguridad marítima y contribuir así a la estabilidad global.

Como resultado de esta estrecha colaboración, la Guardia Costera de los Estados Unidos anunció la entrega de tres patrulleros de la clase Island a la Armada de Colombia.

Las embarcaciones Liberty, Mustang y Naushon fueron oficialmente retiradas del servicio en mayo de 2025 en Alaska. Estas unidades forman parte de los últimos ejemplares de esta clase, que ha sido reemplazada progresivamente por la más moderna clase Sentinel.

Aunque ya han superado su vida útil prevista, los buques continuarán operando bajo el mando colombiano gracias al programa estadounidense de Transferencia de Equipamiento Militar Excedente (EDA).

Los patrulleros clase Island, desarrollados en los años 80, fueron diseñados para tareas como patrullaje costero, misiones de búsqueda y rescate, lucha contra el contrabando y control de fronteras marítimas. Con una eslora de aproximadamente 34 metros, estas embarcaciones pueden alcanzar velocidades superiores a los 29 nudos, operar hasta cinco días sin necesidad de reabastecimiento y cuentan con un alcance de más de 3.300 kilómetros.

Su diseño combina un casco de acero con una superestructura de aluminio, lo que proporciona ligereza y estabilidad. Su armamento estándar incluye un cañón de 25 mm y dos ametralladoras de 12,7 mm. Algunas unidades han sido modernizadas con sensores avanzados.

Estos buques se han destacado por su durabilidad y confiabilidad, siendo utilizados por más de 30 años antes de su retiro progresivo. Países aliados de EE.UU. como Ucrania, Georgia, Costa Rica, Pakistán y Filipinas también han recibido embarcaciones de esta clase, muchas de las cuales siguen en servicio tras ser reacondicionadas localmente.

Con la llegada de estos tres nuevos patrulleros, Colombia se suma a este grupo y fortalece sus capacidades navales y de vigilancia marítima.





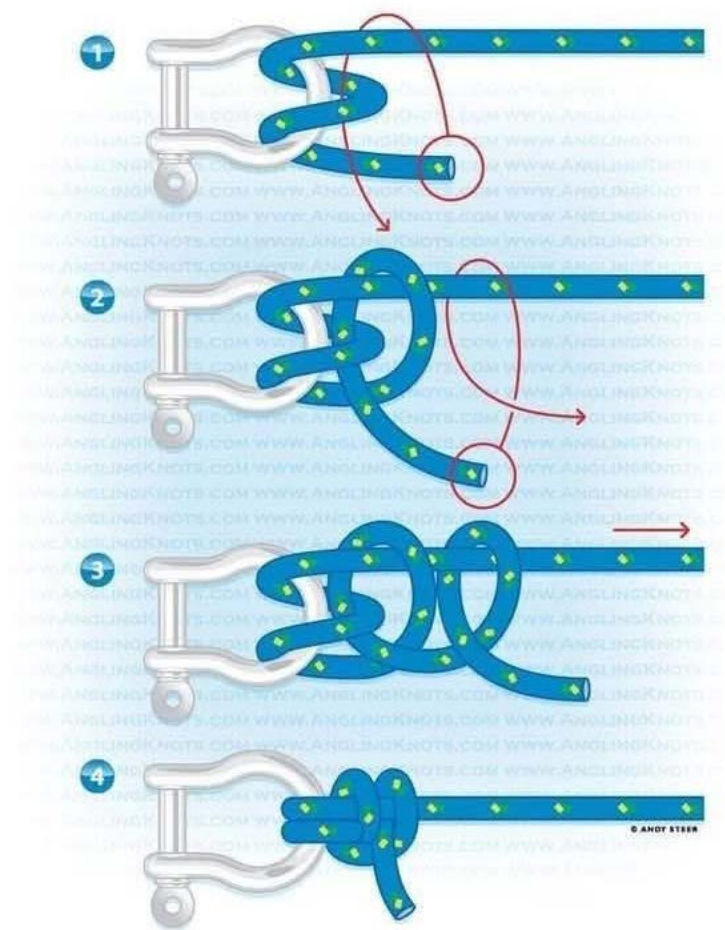
CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS PATRULLEROS CLASE *ISLAND*

- Eslora total: 33,5 metros
- Manga: 6,4 metros
- Calado: 2,1 metros
- Desplazamiento: 154 toneladas
- Propulsión: Dos motores diésel Paxman Valenta o Caterpillar 3516 de 2.880 HP cada uno
- Velocidad máxima: 29,5 nudos
- Autonomía: Hasta 3.330 millas náuticas (6.167 km) a 8 nudos
- Resistencia en el mar: Hasta 5 días sin reabastecimiento
- Tripulación: 16 personas (2 oficiales y 14 tripulantes)
- Armamento:
 - o Un cañón automático Mk 38 de 25 mm
 - o Dos ametralladoras M2 Browning de 12,7 mm
- Equipamiento adicional:
 - o Radar de superficie y sistema de navegación satelital
 - o Sistema de estabilización por aletas
 - o Bote auxiliar rígido inflable con motor fuera de borda
 - o Grúa hidráulica para despliegue del bote auxiliar

Estas embarcaciones, ahora bajo bandera colombiana, contribuirán significativamente al fortalecimiento de la seguridad marítima nacional y regional.



MARINERÍA



As de ancla" o "Nudo de ancla"

ZAFARRANCHO GRÁFICO



CYBER-HISTORIA

La Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” extiende un saludo especial de felicitación al señor Almirante Manuel Avendaño Galvis, al conmemorarse 70 años de su egreso de esta alma máter, en mayo de 1955, siendo parte de la promoción número 18.

En 1982, tuvo el honor de dirigir nuestra Escuela Naval, dejando una huella imborrable y contribuyendo de manera decisiva a la Marina de todos los colombianos.

¡Gracias por su ejemplo, liderazgo y legado!





CYBER-SOCIALES

NOTA SOCIAL E HISTÓRICA



En el año 2010 se reunieron a bordo del BE ARC “Gloria” para la conmemoración de los 40 años de la Primera Vuelta al Mundo (realizada el año 1970) de los contingentes 42, 43 y 45. En la fotografía (En Toldilla) con el general Fredy Padilla de León (CGFM) el CN Ignacio Ríos, los cadetes Fabio Arboleda y Jaime (Maime) Correa, CTIM Parra Turbay y CN Mario Rubianogroot. La otra en la Cámara de Oficiales con la vestimenta adecuada los mismos personajes. La de los 50 años no se pudo realizar por aquello de la Pandemia que asoló al país y al Mundo.

CYBER-RECUERDOS





CRUCERO ARC “GLORIA” 1979

ANEXO "A"											
ITINERARIO Y RUTA CRUCERO											
CRUCERO ANUAL DE CADETES ARC "GLORIA" 1979											
Puerto Salida	E.T.D.		Puerto Llegada	Dist. Millas	E.T.A.	Viento Veloc.		Corr. Veloc.	Veloc. Avance	Días Mar	Días Pto.
Cartagena	Abril	231000R	Pto. Príncipe (Haití)	720	021000R My.	20	NE	0.8W	3.5	9	3
Pto. Príncipe	Mayo	051000R	Tenerife (I. Canarias)	3.430	121000R Jun.	14	N	0.7SW	4.0	38	4
Tenerife	Jun.	161000R	Pto. España (Trinidad)	2.804	111000R Jul.	11.8	NE	0.5W	4.6	25	2
Pto. España	Jul.	131000R	Maracaibo (Venezuela)	733	221000R Jul.	11.0	NE	0.8W	3.5	9	4
Maracaibo	Jul.	261000R	San Juan (Pto. Rico)	680	021000R Agt.	11.5	NE	0.7W	4.0	7	3
San Juan	Agt.	051000R	Sto. Domingo (Rep. Dominicana)	235	091000R Agt.	11.2	NE	0.5W	3.0	4	4
Sto. Domingo	Agt.	131000R	San Andrés	750	221000R Agt.	11.2	E	1.0W	3.5	9	6
San Andrés	Agt.	281000R	Cartagena	390	071000R Sept.	11.2	E	1.0W	3.9	10	
TOTAL				9.742						111	26

Dotación de Oficiales



Capitán de Navío ALBERTO SANDOVAL SOLANO
Comandante

Teniente de Navío JOSE URREGO FLOREZ
Segundo Comandante

Capitán de I.M. EDUARDO PUENTES PUENTES
Jefe Departamento Servicios

Teniente de Fragata RICARDO PULIDO OSUNA
Jefe Departamento Ingeniería

Teniente de Fragata JOSE A. FRANCO LEMA
Jefe Departamento Operaciones

Teniente de Corbeta JAIME TORRES RAMOS
Oficial Palo Mayor

Teniente de Corbeta PEDRO A. DE LA HOZ
Oficial Palo Mesana

Teniente de Corbeta CARLOS A. GARZON FERREIRA
Oficial Servicios Generales

EL COMANDANTE



Capitán de Fragata
GERARDO POLANIA VIVAS
BIOGRAFIA

Nació en Neiva, el 13 de Marzo de 1934. Egresado de la Escuela Naval en 1955. Diplomado en Estado Mayor. Cargos desempeñados: Profesor en la Escuela Naval Almirante Padilla, Profesor en la Escuela Superior de Guerra, Segundo Comandante de los Destructores ARC "7 de Agosto", ARC "Almirante Padilla", Comandante del ARC "Boyacá", Jefe del Departamento de Operaciones de la Fuerza Naval del Atlántico, Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Naval del Atlántico.

TRIPULACION DEL BUQUE ESCUELA "GLORIA"

Capitán de Fragata GERARDO POLANIA V.	:	Comandante
Capitán de Corbeta JORGE E. GARAVITO M.	:	Segundo Comandante
Capitán de Infamar EDUARDO J. BERNAL L.	:	Jefe Servicios
Teniente de Navío RICARDO A. ROSETO E.	:	Jefe de Embarco
Teniente de Navío IVAN A. BERNAL S.	:	Jefe Ingeniería
Teniente de Fragata ALBERTO CALDERON SCH.	:	Jefe Cubierta
Teniente de Fragata BERNABE MARROQUIN. M	:	Médico
Teniente de Corbeta GERMAN SPICKER G.	:	Jefe Operaciones
Teniente de Corbeta JOSE L. CUENCA F.	:	Div. Palo Mayor
Teniente de Corbeta ORLANDO VECINO H.	:	Div. Palo Mesana
INVITADOS	:	9
CADETES	:	72
CLASES Y MARINERIA	:	42
CIVILES	:	9

Crucero de 1975. Contingentes NR 64, 65 y 66

CYBER-HISTORIAS DEL MAR: EL ACCIDENTE DEL CUAUHTÉMOC – RESUMEN NO OFICIAL



277 personas se encontraban a bordo del buque cuando ocurrió el accidente. Imágenes y videos difundidos muestran escenas estremecedoras: miembros de la tripulación de pie sobre los peldaños del mástil, aferrándose con desesperación a la estructura, mientras otros colgaban de cuerdas en el aire, esperando ser rescatados.

El accidente del Buque Escuela *Cuauhtémoc* en Nueva York el 17 de mayo de 2025 no fue causado por un único error, sino por la falla simultánea de varios elementos críticos. Durante su salida del muelle 17 del South Street Seaport, el velero impactó contra la base del puente de Brooklyn, dejando dos marinos fallecidos y más de 20 personas heridas. A pesar de las investigaciones en curso, ya se han identificado fallos operativos clave que explican la tragedia.

Por razones estéticas, el *Cuauhtémoc* fue atracado con la proa hacia tierra, lo que obligó a zarpar en reversa contra la corriente del East River y con viento transversal. Esta decisión elevó notablemente el riesgo de la maniobra. En el momento crítico, el motor —un pequeño auxiliar de 1,125 caballos de fuerza— **presuntamente se atascó en reversa**. Esta hipótesis se basa en imágenes que muestran una estela continua bajo la popa, aunque también se reportó **un fallo mecánico o eléctrico en el sistema de avance y atrás**, que pudo haber dejado al buque sin capacidad de detenerse o avanzar.

A esto se sumó la limitada asistencia del remolcador *Charles D. McAllister*. Aunque potente, no estaba amarrado por cabos al casco del *Cuauhtémoc*, lo que le impidió ejercer un control directo. En lugar de tirar del barco, **el remolcador estaba posicionado en el cuarto de estribor y cumplía la función de pivotar la popa del velero**, no de maniobrar a proa. En este tipo de operación, **el número y disposición de los remolcadores se determina por solicitud del comandante del buque y en acuerdo con el piloto de puerto**. En este caso, la elección de contar con un solo remolcador, sin asegurar mediante amarre, redujo drásticamente la capacidad de reacción ante cualquier contingencia.

En el grupo del contingente NA 74 se discutió ampliamente por qué no se lanzó el ancla de inmediato. Aunque no habría detenido por completo al barco, posiblemente habría reducido la velocidad del impacto, mitigando así las consecuencias. Sin embargo, factores técnicos como el viento, la corriente y el fallo del motor probablemente habrían superado la resistencia del ancla, y la falta de espacio para soltar suficiente cadena limitaba su efectividad.

Otro punto crítico fue la ausencia de un piloto especializado en maniobras de atraque. Aunque el buque mostraba la bandera “Hotel”, indicando que llevaba piloto a bordo, en Nueva York los pilotos estatales suelen entregar el mando a pilotos de atraque una vez dentro del puerto. En este caso, se

sospecha que no hubo tal relevo, lo que habría significado menos experiencia específica para una maniobra tan delicada.

Pese al desastre, algunas decisiones evitaron una tragedia mayor: no se ordenó a los cadetes bajar desde los mástiles durante la maniobra, lo que evitó más caídas; el palo mayor de acero resistió el impacto; y la estructura del puente soportó la colisión.

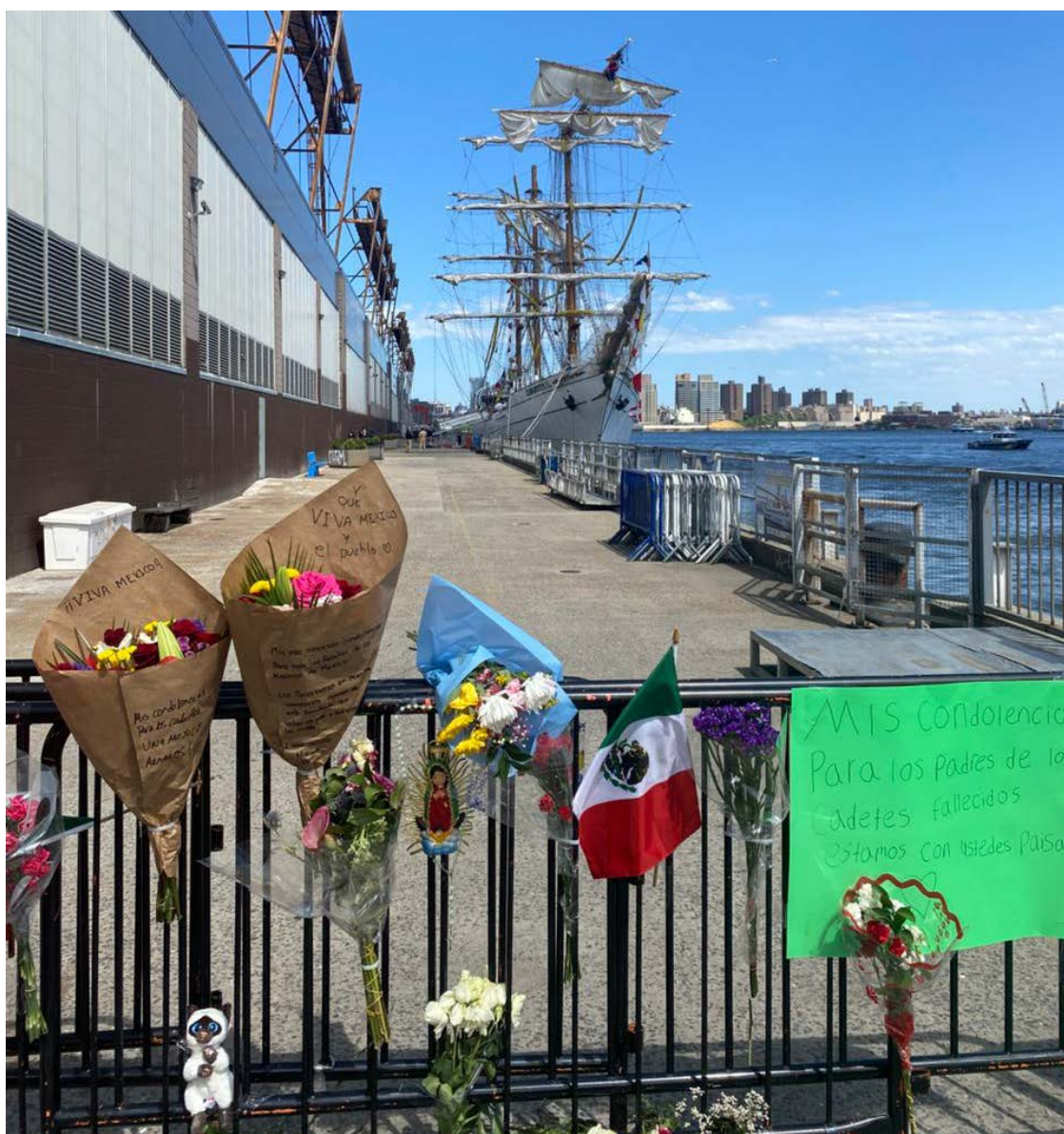
Es importante aclarar que además del **mastelero de juanete de Mesana, las partes de los mástiles principales, Mayor y Trinquete, que golpearon el puente**, fueron los **masteleros** —las secciones superiores de los mástiles— además de las **vergas juanete y sobrejuanete**, que resultaron visiblemente dañadas.

La intervención rápida de bomberos, policías y remolcadores adicionales ayudó a estabilizar la situación y evacuar a los heridos.

El caso del Cuauhtémoc ilustra cómo los accidentes marítimos suelen ocurrir cuando múltiples medidas de seguridad fallan a la vez. Es una lección dura sobre la necesidad de planificación rigurosa, coordinación efectiva y respeto absoluto por los protocolos en entornos de alta complejidad como lo es el mar.

Les dejo un audio (transcrito) del señor Jefe Técnico Mosquera, quien fuera mi Contramaestre de Cargo en el ARC BOYACÁ, siendo yo TK y el ARC GLORIA, a quien le aprendí mucho sobre maniobras de cubierta. [CN(ra) Fdo. Tabarez]:

Buenas tardes mi capitán, yo estuve en Guantánamo haciendo el curso de Inspector de Unidades Mayores, después que salí del Boyacá creo, si claro, porque me mandaron en la tres palitos como le decían a la 111 la Albuquerque, y fui a hacer el curso de Inspector de Unidades Mayores. Y eso gringos hacían énfasis y recontra énfasis de la necesidad de que en canales, en vías estrechas, ríos, aguas interiores, el ancla debía estar a un golpecito de mandar lia como decía el viejo Henao mi profesor, tenga la mandar lia lista y suelto el pasador con buena grasa para darlo y un golpe y eso se iba. Maneje freno, maneje freno y como usted acaba de decirlo, oiga por Dios, en un pie de peligro inminente del puente no viene la orden y sabiendo que hay se tiene la herramienta o el medio o el elemento la capacidad para evitar un desastre, suelte esa ancla hombre por Dios. Lamentable si señor, lamentable la muerte de esos muchachos.







Nuestro corresponsal en New York dando una entrevista a la prensa alemana sobre el accidente del Buque Escuela de la Armada Mexicana Cuauhtémoc.

CYBER-CULTURA NAVAL

EN LA ESTELA DEL HONOR

Hoy, el viento no canta.

Hoy, las jarcias no danzan,

y el mar —ese viejo guardián de nuestras tradiciones— se ha vestido de luto.

Hemos perdido hermanos Marinos. Hijos de la patria.

Hombres valientes que no temieron al horizonte,

que aprendieron a mirar de frente la inmensidad del mar y a vivir bajo el código del deber y del silencio.

Hoy no están entre nosotros,

pero sus nombres ya navegan eternamente a bordo del alma del Buque Escuela Cuauhtémoc.

A sus familias, a sus madres, padres, esposas, hijos, amigos,

a quienes esperan aún su regreso con el alma abierta como puerto en vela,

no hay palabra humana que cure lo irremediable,

pero sí hay un compromiso sagrado:

honrar su memoria con la misma disciplina con la que ellos vivieron,

defender los valores por los que partieron,

y no dejar jamás que el olvido toque sus rostros.

Porque un marino no muere cuando cae,

Muere cuando nadie lo recuerda.

Y nosotros, que fuimos testigos de su entrega,

que escuchamos su risa entre las cubiertas,

que compartimos la guardia, la fatiga y el canto,

no los olvidaremos jamás.

El Cuauhtémoc ha sido herido, sí.

Pero en su herida, el alma de sus marinos se ha elevado.

Y cada mástil que se reconstruya será un monumento.

Y cada vela que vuelva a desplegarse al viento,

llevará el nombre de los que partieron primero.

Marinos caídos:

¡Presentes por siempre!

Mar adentro, viento en popa y honor eterno.

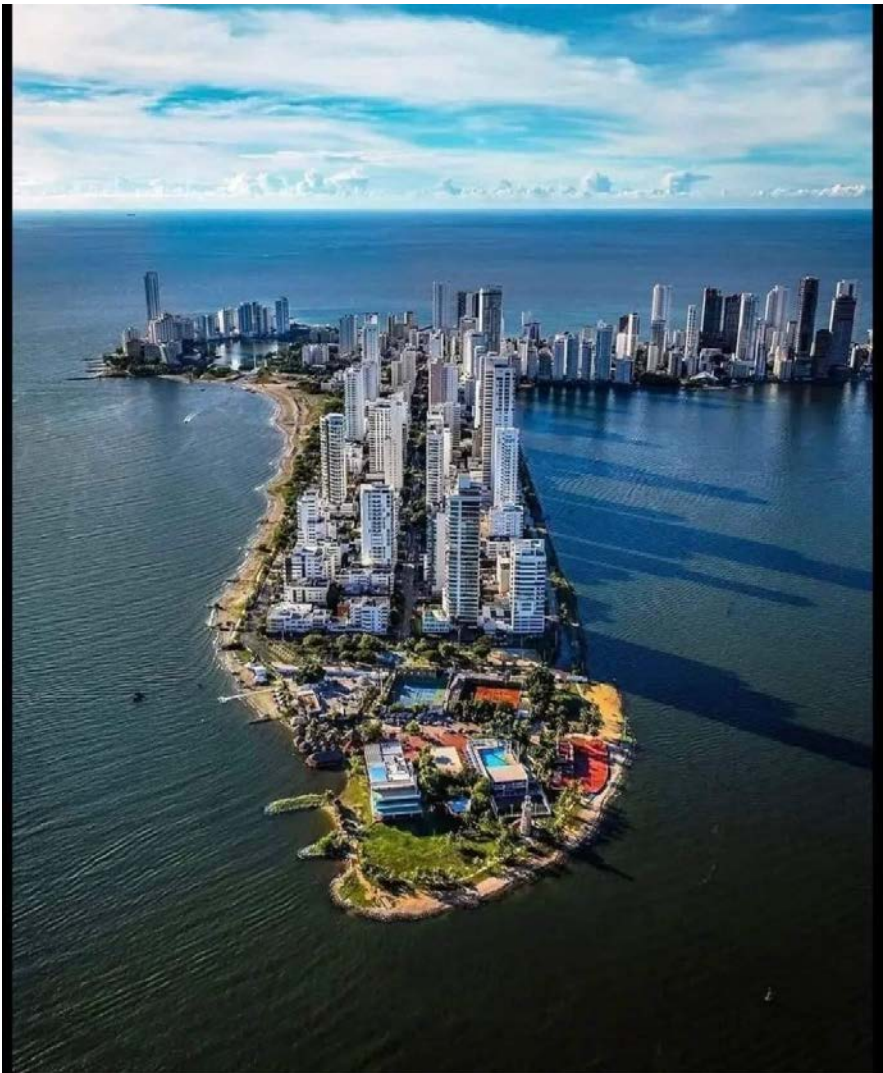
Mensaje publicado entre otros por el señor Almirante Luis Carlos Jaramillo.

Se de parte del Señor CA Benjamín Manzanera que el poema dedicado a los dos cadetes fallecidos, lo escribió un almirante mejicano (r) compañero de un cadete colombiano de Manzanera embarcado en el "Libertad" argentino. [CN Mario Rubianogroot Román, Cyber-Corresponsal]

HUMOR NAVAL



ARTE NAVAL



CYBER-CORREO DE LA ARC “LULU”



LIBRO PA’ LEER

TSUNAMI 1979 – Una Historia de Devastación, Supervivencia y Esperanza. Por Capitán de Fragata (RA) Gabriel Alfonso Salazar Saddy (NR67-035).

Basada en hechos reales. Una historia que estremecerá tu alma.

En la madrugada del 12 de diciembre de 1979, un terremoto de magnitud 7.9 sacudió las profundidades del océano Pacífico, generando una de las tragedias más devastadoras en la historia del litoral Pacífico colombiano. "El mar se retiró. Luego, regresó con furia. En cuestión de segundos, una gigantesca ola borró comunidades enteras, arrebató cientos de vidas y dejó a su paso un silencio abrumador." La población de San Juan, en el corazón de la costa pacífica colombiana, se convirtió en el epicentro de una tragedia que marcó para siempre a quienes sobrevivieron.

Un relato visceral y conmovedor: Esta novela te transportará a una tierra de marineros, pescadores, comerciantes y familias enteras que vieron cómo, en cuestión de segundos, sus vidas cambiaban para siempre. Es un relato basado en hechos reales, revive el pánico de aquella fatídica madrugada y las desgarradoras historias de quienes lo perdieron todo. Entre el miedo y la incertidumbre, pescadores, familias y niños enfrentaron la furia del océano, aferrándose a la esperanza en medio de la devastación.

Tensión, drama y esperanza: Más que una crónica del desastre, Tsunami 1979 es una exploración profunda del espíritu humano. Entre la desesperación y la valentía, los personajes luchan por sobrevivir, reconstruir sus vidas y encontrar sentido en medio del caos.

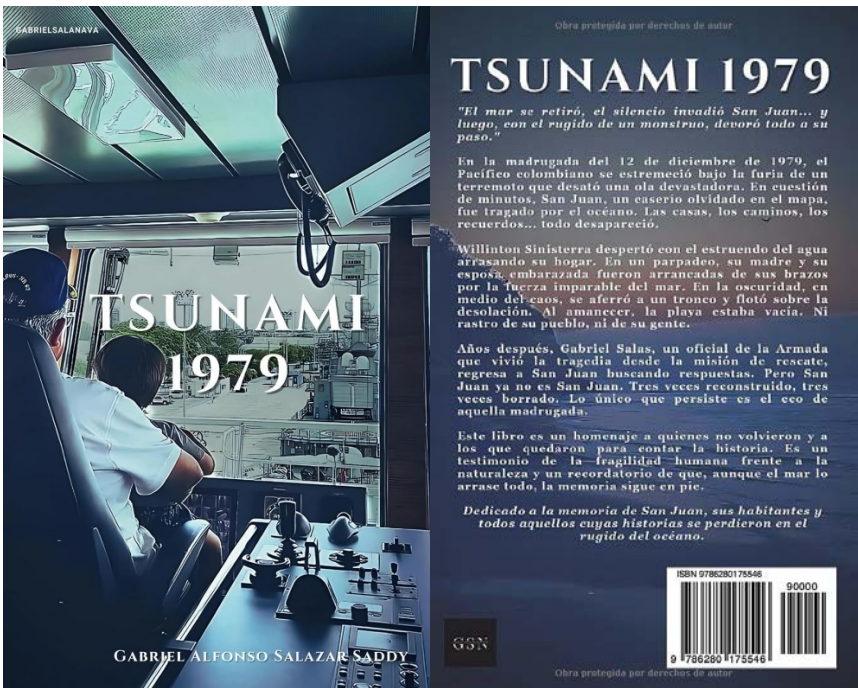
Un viaje al alma del Pacífico colombiano: Con una narración envolvente, rica en detalles históricos y culturales, esta obra te sumergirá en la belleza y la crudeza de una región olvidada, donde la naturaleza dicta sus propias reglas.

Para lectores de historias reales e inolvidables: Si te apasionan las novelas basadas en hechos históricos, los relatos de catástrofes naturales y las historias de resiliencia humana, este libro es para ti.

Un testimonio de lo frágiles que somos... y de lo fuertes que podemos ser.

¡Descubre Tsunami 1979 y vive la historia que el océano nunca olvidará!

El libro está en plataforma digital de Amazon y se puede llegar a él con el link <https://amzn.eu/d/gaPX0yG>



INFORMACIÓN SOBRE ACCESO A LAS CORREDERAS DIGITALIZADAS

Honor y Tradición – Revista La Corredera ahora de forma digital:

PASOS A SEGUIR:

- 1. Ingresa a la página de la Escuela Naval (<https://www.escuelanaval.edu.co/>)
- 2. Ve a la pestaña “Escuela Naval” y despliégala
- 3. En la ventana desplegada ve a “Publicaciones”. Aparecerá una ventana que dice “Revista la Corredera” y da clic en ella. (<https://www.escuelanaval.edu.co/revista-la-corredera>)
- 4. Se cambiará a la página Revista La Corredera - desliza hacia abajo.
- 5. Encontraras muchas ediciones de la revista.

Por cierto, si posees una de las ediciones que aún no se han digitalizado puedes ayudar a la Escuela Naval a completar esa biblioteca. 😊

A veces la descarga de las ediciones es lenta y larga, pero la paciencia es honorada por una alta calidad en la digitalización de esos documentos.

BZ a la Escuela Naval por tan excelente trabajo!

Las Revistas también se encontrarán en la página de la Cyber-Corredera.
En la rúbrica “correderas” hay una sección especial con las revistas digitalizadas.
<https://www.cyber-corredera.de/CC-Revista.html>



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

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

MESOPOTAMIA FINCA HOTEL



Mesopotamia Finca Hotel es un Oasis para vivir experiencias privadas, únicas y placenteras en medio de la tranquilidad que emana la naturaleza llanera, a tan solo 5 minutos entre Restrepo y Cumaral, por el Cruce a San Nicolás; el lugar está diseñado para la privacidad y goce de su reserva, compartir con familia o amigos y disfrutar de exquisitas barbacoas y fiestas exclusivas.

Se brindan los siguientes servicios:

1. Hospedaje en Habitación ➡ para 2, 3 o 4 personas, cama doble con colchón ortopédico y cama nido doble, aire acondicionado, Televisión pantalla led con DIRECTV, baño, Wifi y desayuno incluido. Apartamento de 3 habitaciones, con capacidad de hasta 12 personas, cocina tipo americano y dos baños. Exclusividad del lugar en 7 habitaciones con capacidad de hasta 28 personas.
2. Restaurante 🍴 para desayuno, almuerzo y cena; Servicio de BBQ, Barril, Cafetería y snaks.
3. Pasadía con almuerzo y refrigerio incluidos, consumibles en horario de 9am a 5pm. 🍹
4. Eventos especiales de hasta 200 personas.
5. Terrazas para 30 y 50 personas con parrillas para asados y vista al piedemonte llanero.
6. Zona de piscina 🏊 con dos jacuzzis al aire libre y kiosco bar. 🍹
7. Zonas de fogata 🔥, Hamacas y Juegos con Cancha de Vóley playa, Futbol playa, canchas de Tejo, Rana y Juegos de Mesa.
8. Parqueadero
9. Interacción con el campo, gallinas y nuestras mascotas. 🐔 🐕
10. Outsourcing para actividades como Vuelo en parapente, Cabalgatas, Caminata ecológica, Paseo en cuatri moto, Clase de YOGA y salidas y entradas especiales a discotecas y bares.

Los invitamos a que conozcan este maravilloso lugar en el departamento del Meta y hagan su reserva comunicándose en Instagram o Facebook

@mesopotamiafincahotel

https://instagram.com/mesopotamiafincahotel?igshid=MmVIMjlkMTBhMg%3D%3D&utm_source=qr

o al teléfono +57 3212015712

<https://wa.me/message/6YKU7BWF7QIWB1>

COLOMBIA BOLSA



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

ALL REPS LTDA

EL MUNDO EN SUS MANOS

Somos un aliado importante, buscamos tener cada vez más opciones y productos para ustedes, nuestros clientes.

La Caravana All Reps está recorriendo Colombia para presentar nuestro portafolio para el 2025. Con novedades, series con tiquetes aéreos 2025, viajes por el mundo y nuestros valores agregados que harán de cada viaje una experiencia inolvidable. Estamos agradecidos por el apoyo y la confianza de todos.



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



MASCARÓN DE PROA



El mascarón de proa del Buque Escuela Cuauhtémoc, orgullo de la Armada de México, representa al último emperador azteca, Cuauhtémoc. Esta figura escultórica fue creada por el reconocido escultor español Juan de Ávalos en 1982, año en que el buque fue botado en los Astilleros y Talleres Celaya de Bilbao, España.

La escultura muestra a Cuauhtémoc como un guerrero azteca, portando un macuahuitl (arma tradicional de obsidiana) en la mano derecha y un chimalli (escudo) en la izquierda. Luce un tocado de plumas de águila, símbolo de nobleza y valentía en la cultura mexicana. Esta representación no solo honra al emperador, sino que también simboliza el espíritu indomable y el legado cultural de México.

Cyber-Corredera

E-mail: enfermero@cyber-corredera.de