

Director: Dr. Jorge Serpa Erazo • Editor: TFES(r) 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. TF Francisco Rodríguez 74-065	Ing. David Velandia civil
				
Director	Corresponsal Lector	Corresponsal Sociales	Editor Corresponsal Europa	Soporte IT

EN ESTA EDICIÓN:

- FELICITACIONES A LA NUEVA CÚPULA DE LA ARMADA NACIONAL DE COLOMBIA

SOLICITUD APOYO – SOLICITUD DE DENAP

LA ESCUELA NAVAL DE CADETES “ALMIRANTE PADILLA” RECIBE DOS BALLENERAS PARA EL FORTALECIMIENTO LA FORMACIÓN NAVAL

CYBER-HISTORIA: LA BALLENERA

UNA EXPERIENCIA MARINERA: "NADA QUE TENGA TRAPOS..."

EL ALTO MANDO MILITAR Y LA GRAN POLÍTICA DE LA NACIÓN

PALABRAS CONDOLENCIAS: ALMIRANTE TITO GARCÍA MOTTA (QEPD)

SR. CF FRANCISCO FERNANDO OSPINA DUQUE (QEPD)

CRUCERO ARC “GLORIA” 1976 – 50 AÑOS DESPUÉS - EL 4th250
- “LA SOMBRA DEL TEMPLE SOBRE EL SANTO CALIZ”

LA ARMADA NACIONAL EN EL MAR DE URABA

CYBER- RECUERDOS

CYBER-SOCIALES

CYBER-NOTICIAS: LA ARC EN LAS NOTICIAS MUNDIALES

CYBER-POESÍA: FIEBRE DEL MAR

CYBER-HUMOR

CYBER-CORREO DE LA ARC “LULU”

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

MASCARÓN DE PROA

FELICITACIONES A LA NUEVA CÚPULA DE LA ARMADA NACIONAL DE COLOMBIA

UN NUEVO RUMBO PARA LA ARMADA: LIDERAZGO, INNOVACIÓN Y COMPROMISO CON EL PAÍS

En un momento histórico para las Fuerzas Militares de Colombia, el presidente Abelardo de la Espriella ha oficializado el cambio en el mando de la Armada Nacional, designando al Vicealmirante Javier Alfonso Jaimes Pinilla como su nuevo Comandante. Este oficial, egresado de la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla" y con una trayectoria destacada en la especialidad de Ejecutivo Superficie, asume el reto de liderar una institución clave en la defensa de la soberanía marítima, la lucha contra el narcotráfico y la protección de los intereses nacionales en mares, ríos y zonas insulares.



El Vicealmirante Jaimes Pinilla no solo trae consigo una vasta experiencia operacional, sino también un legado de innovación y visión estratégica. Durante su periodo como Director de la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", fue precursor del ambicioso proyecto de construcción de las nuevas balleneras, infraestructura que fortalecerá la formación de futuras generaciones de marinos y consolidará el desarrollo tecnológico y logístico de la Armada. Este proyecto, que hoy es una realidad en proceso de implementación, refleja su compromiso con la modernización y la excelencia institucional.

UNA LÍNEA DE MANDO FORTALECIDA

Junto al Vicealmirante Jaimes Pinilla, el Mayor General Rafael Olaya Quintero asume como Segundo Comandante y Jefe de Estado Mayor de la Armada Nacional, aportando su experiencia en Infantería de Marina y su capacidad para coordinar operaciones conjuntas. Su designación refuerza la sinergia entre las distintas tareas de la Armada Nacional, garantizando una respuesta integrada a los desafíos de seguridad que enfrenta el país.

UN RECONOCIMIENTO A LA TRAYECTORIA Y EL COMPROMISO

Desde la Revista Cyber-Corredera, queremos reconocer el liderazgo, la dedicación y el profesionalismo de los nuevos mandos de la Armada Nacional. Su designación es un testimonio del compromiso inquebrantable de los marinos colombianos con la defensa de la patria y el servicio a la nación.

En particular, destacamos el trabajo del Vicealmirante Javier Alfonso Jaimes Pinilla, cuya visión ha dejado una huella imborrable en la institución, no solo por su liderazgo en operaciones críticas, sino por su capacidad para impulsar proyectos transformadores, como las nuevas balleneras, que serán un pilar en la formación de los futuros oficiales navales.

¡Felicitaciones a la Armada Nacional!

En nombre de la Revista Cyber-Corredera y de todos los colombianos que valoramos el sacrificio y la entrega de nuestras Fuerzas Militares, extendemos nuestras más sinceras felicitaciones al Vicealmirante Javier Alfonso Jaimes Pinilla, al Mayor General Rafael Olaya Quintero y a todo el equipo que conforma la nueva línea de mando de la Armada Nacional.

Que este nuevo capítulo esté marcado por el éxito, la unidad y el fortalecimiento de la soberanía nacional.

¡Que Dios y la Virgen del Carmen los acompañen en esta noble misión!

El equipo de la Cyber-Corredera

"Navegando con orgullo por el futuro de Colombia"

FOTOS DE LA CEREMONIA DE RELEVO DE LA CÚPULA MILITAR

(Fotos enviadas por el Sr. CN(r) Luis Alejandro Rodríguez Aguilera)







SOLICITUD APOYO – SOLICITUD DE DENAP

UNA NUEVA FLOTA DE BALLENERAS PARA LA ESCUELA NAVAL - UN PROYECTO QUE NOS INVITA A REMAR JUNTOS POR EL FUTURO

Las balleneras han sido, durante generaciones, mucho más que unas embarcaciones de entrenamiento para los alumnos de la Escuela Naval. Han formado parte de la vida marinera de innumerables promociones y de esas experiencias que permanecen en la memoria mucho después de abandonar las aulas y los muelles de la Escuela.

El esfuerzo coordinado de una tripulación, la disciplina, el trabajo en equipo, el liderazgo y la capacidad de superar juntos las dificultades hicieron de la ballenera una herramienta fundamental en la formación naval. Para muchos exalumnos, aquellas jornadas de remo y navegación forman parte de los recuerdos más entrañables de su paso por la Escuela Naval.

Hoy, esas tradicionales embarcaciones necesitan renovarse.

LA ESCUELA NAVAL RENUEVA SU FLOTA DE BALLENERAS

La Escuela Naval se encuentra actualmente desarrollando un importante proyecto para **renovar la totalidad de su flota de balleneras**.

Las antiguas embarcaciones construidas en madera han llegado al final de su ciclo de vida después de muchos años de servicio. Como parte de este proceso, se está llevando a cabo la construcción de nuevas balleneras en fibra de vidrio, buscando garantizar que las futuras generaciones de cadetes puedan continuar disfrutando de esta importante herramienta de formación naval.

El proyecto ya ha dado sus primeros frutos.

Gracias a la generosidad y al compromiso de los contingentes **NA92-IM28-MC36** y **NA93-IM29**, la Escuela Naval ha recibido la donación de **dos nuevas balleneras**.

Es un ejemplo magnífico de lo que puede conseguir una promoción cuando decide mantener vivo el vínculo con la Escuela y devolver, de alguna manera, parte de lo que recibió durante sus años de formación.

Pero todavía queda camino por recorrer.

EL RETO: COMPLETAR TODA LA FLOTA

El objetivo es conseguir que la Escuela Naval pueda disponer nuevamente de una **flota completa de balleneras nuevas**, que permita continuar desarrollando las actividades de formación y entrenamiento que durante décadas han caracterizado la vida de la institución.

Para conseguirlo se necesita la participación de muchos.

Y aquí aparece una oportunidad para todos quienes alguna vez formaron parte de la Escuela Naval.

No importa si se llegó a obtener el grado de oficial o si la carrera naval terminó antes. No importa a qué contingente se perteneció ni hace cuántos años se abandonaron las instalaciones de nuestra Escuela.

TODOS LOS EXALUMNOS PUEDEN SER PARTE DE ESTE PROYECTO. UNA INVITACIÓN A REMAR JUNTOS

La *Cyber-Corredera* quiere convertirse en un punto de encuentro para impulsar esta iniciativa y hacer llegar la invitación al mayor número posible de exalumnos de la Escuela Naval.

La propuesta es sencilla: **unir esfuerzos para contribuir a completar la nueva flota de balleneras de la Escuela Naval**.

Cada aporte, independientemente de su tamaño, puede ayudar a convertir este proyecto en una realidad.

Más allá de la contribución económica, se trata también de mantener vivo un patrimonio que pertenece a varias generaciones de hombres y mujeres que pasaron por la Escuela Naval y que encontraron en ella una parte fundamental de su formación y de su vida.

Las dos primeras balleneras, donadas por los contingentes NA92-IM28-MC36 y NA93-IM29, ya han demostrado que es posible.

Ahora el desafío es que otras promociones y exalumnos se sumen.

Que cada generación aporte su remo para que las futuras generaciones puedan seguir remando.

¿TE SUMAS AL PROYECTO?

Desde la *Cyber-Corredera* invitamos a todos los exalumnos de la Escuela Naval, **graduados y no graduados**, a conocer esta iniciativa, difundirla entre sus compañeros de promoción y considerar la posibilidad de realizar un aporte para contribuir a la renovación completa de la flota.

Este es uno de esos proyectos que trascienden una simple donación.

Es una manera de preservar una tradición, apoyar la formación de los futuros cadetes y mantener vivo un vínculo que, para muchos, comenzó hace décadas y que todavía permanece.

La Escuela Naval necesita nuevas balleneras. La Escuela Naval necesita de todos nosotros.

Porque algunas tradiciones merecen seguir navegando.

¡Rememos juntos para que la nueva generación de balleneras llegue a la Escuela Naval!



LA ESCUELA NAVAL DE CADETES “ALMIRANTE PADILLA” RECIBE DOS BALLENERAS PARA EL FORTALECIMIENTO LA FORMACIÓN NAVAL

En el marco de la conmemoración de los 203 años de la Armada Nacional, el pasado 25 de julio de 2026 se realizó la entrega oficial de dos balleneras a remo por parte de los contingentes NA 92 – IM 28 – MC 36 y NA 93 – IM 29, en un acto que reafirma el compromiso de los egresados con la formación de las nuevas generaciones de oficiales navales.



De izquierda a derecha: CN(r) Juan Carlos Acosta Chady, CN(r) Jorge Prieto Diago, CD Alejandro Lara López, ALM Orlando Enrique Grisales Franceschi, ALM Juan Ricardo Rozo Obregón, CA Juan Pablo Pinilla Acosta, CN(r) Andrés Osorio Carrillo, Cristian Quemba, CN(r) Cesar Páez Rodríguez.

Esta valiosa iniciativa permite dar continuidad al proyecto de **renovación de la flota de balleneras** de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”, fortaleciendo las capacidades de instrucción y entrenamiento de los alumnos durante su proceso de formación naval militar. Las nuevas embarcaciones contribuirán al desarrollo de las competencias marineras, el liderazgo, el trabajo en equipo y los valores que distinguen a los futuros oficiales de la Armada Nacional.

La Escuela Naval extiende una cordial invitación a todos los contingentes de egresados para que se vinculen a este proyecto, aportando a la modernización y fortalecimiento de la flota de balleneras, con el propósito de consolidar las capacidades de instrucción que demanda la formación integral de los futuros oficiales de la Institución.

Para efectos de coordinación e información relacionada con esta iniciativa, se ha designado como coordinador al Señor **Teniente de Navío Nelson Rangel Castellanos**, Comodoro de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Los interesados podrán comunicarse al teléfono **311 3784558** o al correo electrónico club.nautico@enap.edu.co.



CYBER-HISTORIA: LA BALLENERA

DE LA CAZA DE BALLENAS A LA FORMACIÓN NAVAL: LA HISTORIA DE LAS BALLENERAS

Con motivo de la reciente entrega de dos nuevas balleneras a la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”, resulta interesante mirar más allá de la propia tradición de la Escuela y preguntarse por el origen de estas singulares embarcaciones. ¿Por qué se llaman balleneras? ¿Desde cuándo existen? ¿Cómo pasó una embarcación concebida para perseguir ballenas a convertirse en una herramienta para formar oficiales de marina?

La respuesta nos lleva varios siglos atrás y nos muestra una interesante evolución de la tecnología naval: de la pesca y la caza, al servicio militar y finalmente a la formación de marinos.

UN ORIGEN MUCHO MÁS ANTIGUO DE LO QUE PARECE

La relación entre las embarcaciones pequeñas y la caza de ballenas se remonta a la Edad Media. Uno de los ejemplos más conocidos es el de los balleneros vascos, que desarrollaron desde la costa cantábrica una tradición ballenera que se remonta, al menos, al siglo XI. Una fuente especializada sitúa en el año 1052 uno de los primeros documentos conocidos sobre la caza de ballenas en la península Ibérica.

Para aquellos pescadores, la embarcación era una herramienta esencial. Debía ser suficientemente ligera para poder ser varada y botada con facilidad, pero al mismo tiempo resistente y estable para enfrentarse al mar. Las antiguas *txalupas* o chalupas balleneras eran embarcaciones relativamente largas y estrechas, construidas tradicionalmente a tingladillo y propulsadas fundamentalmente a remo. Algunas podían transportar alrededor de una docena de hombres, incluidos los remeros, el timonel y el arponero.

Su diseño respondía a una necesidad muy concreta: acercarse a la ballena con el menor ruido posible. La maniobrabilidad era más importante que la velocidad pura. Una vez localizada la ballena, los remeros debían acercarse silenciosamente mientras el arponero ocupaba la posición de proa.

Con el tiempo, la actividad ballenera vasca se extendió mucho más allá del Cantábrico. Al disminuir las poblaciones de ballenas en las costas europeas, los balleneros se aventuraron hacia Islandia, Groenlandia y Terranova. Sus conocimientos y técnicas contribuyeron a la expansión de la actividad ballenera europea.

EL DISEÑO: SENCILLO, PERO GENIAL

Lo que hizo de la ballenera un diseño casi perfecto —y por eso sobrevivió a la industria que la originó— fueron unas pocas características muy simples:

- **Doble proa (embarcación "double-ended"):** tanto la proa como la popa terminan en punta, sin espejo de popa. Esto permite que el bote avance o retroceda con la misma facilidad y que enfrente el oleaje por cualquiera de sus dos extremos, algo vital cuando una ballena herida podía obligar a la tripulación a "dar ciaboga" de inmediato.
- **Casco ligero y de poco calado,** tradicionalmente en tablazón de cedro o pino, construido a tingladillo (clinker) o a tope (carvel), lo que la hacía rápida de remar y fácil de izar y arriar desde los pescantes del buque nodriza.
- **Versatilidad de propulsión:** remos y, a partir de aproximadamente 1825, también vela, lo que permitió aprovechar el viento en las largas persecuciones.

EL NACIMIENTO DE LA “WHALEBOAT”

La embarcación ballenera evolucionó posteriormente en diferentes países y adquirió características cada vez más especializadas. Durante los siglos XVII y XVIII la actividad ballenera experimentó una gran expansión, especialmente en Inglaterra, los Países Bajos y Norteamérica.

En el mundo anglosajón apareció el término *whaleboat*, utilizado para designar el bote que era transportado a bordo de los grandes buques balleneros y que se lanzaba al agua para perseguir al cetáceo.

Una referencia histórica al término *whaleboat* aparece ya en 1756. Estas embarcaciones tenían una característica particularmente interesante: eran de doble extremo, es decir, tanto la proa como la popa eran apuntadas. Esta configuración permitía cambiar rápidamente de dirección y maniobrar con eficacia, una característica extraordinariamente útil cuando se perseguía una ballena.

El bote podía ser impulsado por varios remeros y también utilizar velas. Su construcción tradicional era ligera y resistente, frecuentemente mediante el sistema de tingladillo. La combinación de poco calado, estabilidad, resistencia y capacidad de maniobra hizo que aquel diseño resultara atractivo mucho más allá de la industria ballenera.

Y ahí comienza la segunda vida de la ballenera.

DE CAZADORA DE BALLENAS A EMBARCACIÓN NAVAL

Las marinas de guerra descubrieron pronto que las cualidades que hacían eficaz a una ballenera frente a un cetáceo también eran muy útiles para un buque de guerra.

A comienzos del siglo XIX, la Royal Navy británica incorporó embarcaciones derivadas de los botes balleneros. Alrededor de 1810 ya aparecen en servicio naval, inicialmente bajo la denominación de *whale-gigs*. Se utilizaban, entre otras funciones, para transportar grupos de abordaje hacia otros buques. Su capacidad de ser impulsadas a remo las hacía independientes del viento y especialmente maniobrables.

La evolución continuó durante el siglo XIX. La embarcación dejó progresivamente de ser simplemente un bote para perseguir ballenas y pasó a convertirse en un bote de servicio naval.

El salto de la ballenera desde la industria pesquera hacia el uso naval y militar ocurrió muy pronto. Ya durante la Guerra de Independencia de los Estados Unidos, en la década de 1770, fuerzas norteamericanas emplearon balleneras para operaciones de incursión (raids) a lo largo de Long Island, aprovechando su velocidad y su capacidad de operar cerca de la costa. Para la Guerra de 1812, numerosos buques públicos de la Marina de los Estados Unidos —entre ellos el mismísimo USS *Constitution*— llevaban balleneras como botes de servicio.

En la Marina Real británica, a finales del siglo XIX, el diseño fue adaptado y popularizado bajo el nombre de "Montagu whaler", en honor al almirante John Montagu, convirtiéndose en un bote de instrucción estándar por su robustez y su capacidad de autoadrizarse. Con el tiempo, prácticamente todas las marinas del mundo adoptaron variantes de la ballenera como bote de instrucción, de faena o de salvamento, empleándolas incluso en operaciones de patrullaje y rescate durante la Guerra Civil estadounidense y la Segunda Guerra Mundial.

Lo que había comenzado como una herramienta para la caza de ballenas se había convertido así en una embarcación naval universal.

Y FINALMENTE, UNA EMBARCACIÓN PARA FORMAR MARINOS

Es precisamente aquí donde la historia de la ballenera adquiere un significado especial para las escuelas navales.

La progresiva mecanización de las marinas hizo que los pequeños botes a remo perdieran buena parte de su importancia operacional. Sin embargo, descubrieron una nueva utilidad: formar marinos.

Una ballenera obliga a sus tripulantes a trabajar como una unidad. El rendimiento de la embarcación no depende de un motor, sino de la coordinación de todos los remeros. Una orden mal entendida, un movimiento descoordinado o una boga fuera de ritmo afectan inmediatamente al conjunto.

Por ello, remar una ballenera enseña simultáneamente conceptos fundamentales de la vida naval: disciplina, obediencia a las órdenes, coordinación, resistencia, confianza mutua, liderazgo y responsabilidad colectiva.

No es casualidad que diferentes academias y escuelas navales hayan mantenido estas embarcaciones incluso cuando ya no resultaban necesarias desde el punto de vista operativo. Una institución puede disponer de simuladores, motores, electrónica y sofisticados sistemas de navegación, pero ninguna tecnología sustituye completamente la experiencia de hacer avanzar una embarcación con la fuerza coordinada de una tripulación.

LA TRADICIÓN LLEGA A LA ESCUELA NAVAL DE CADETES

Ya en 1935, cuando el entonces cadete Orlando Lemaitre Torres ingresó a la Escuela Naval, las balleneras formaban parte de la vida diaria de los cadetes. Desde el ARC *Cúcuta*, donde funcionaba entonces la Escuela, los jóvenes utilizaban cutters y balleneras para desplazarse a tierra y realizaban en ellas buena parte de sus actividades náuticas. Décadas después, el ya Vicealmirante Lemaitre recordaba aquellas embarcaciones como parte inseparable de sus años de formación.

Desde los primeros años de la Escuela Naval, las balleneras han acompañado la formación de nuestros oficiales. El testimonio del Vicealmirante Orlando Lemaitre Torres, quien ingresó en 1935, demuestra que esta tradición tiene prácticamente la misma edad que la propia Escuela Naval moderna.

En 1996, El Tiempo recordaba que la Escuela Naval contaba con 23 balleneras, embarcaciones que habían llegado desde Alemania varias décadas atrás y que eran protagonistas de la formación marinera de los cadetes. Aquellas balleneras fueron durante generaciones parte inseparable de la vida de la Escuela.

La Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla" incorporó esta tradición a su propia formación marinera. Desde entonces, la ballenera se convirtió en uno de los símbolos de la etapa inicial de formación de los futuros oficiales de la Armada de Colombia.

La reciente entrega de dos nuevas balleneras, realizada el 25 de julio de 2026, constituye por ello algo más que la incorporación de dos embarcaciones a una flota. Es la continuidad de una tradición naval que une generaciones de marinos. Los contingentes NA 92 – IM 28 – MC 36 y NA 93 – IM 29, al contribuir

a la renovación de la flota, están ayudando a que los futuros cadetes puedan experimentar directamente esa particular forma de aprendizaje que solamente una ballenera puede proporcionar.

La iniciativa se integra además en un proyecto más amplio de renovación de la flota de balleneras de la Escuela, destinado a mantener y fortalecer las capacidades de instrucción y entrenamiento de los cadetes.

UNA PEQUEÑA EMBARCACIÓN CON UNA GRAN HISTORIA

La historia de la ballenera es, en definitiva, la historia de una extraordinaria adaptación.

Nació de la necesidad de los antiguos cazadores de acercarse a una ballena. Fue perfeccionada por generaciones de constructores y marineros. Posteriormente fue adoptada por las marinas de guerra por sus excelentes cualidades náuticas. Y cuando los avances tecnológicos hicieron innecesaria buena parte de su función operacional, encontró una nueva misión: **formar marinos**.

Quizás por eso una ballenera conserva hoy un valor que va mucho más allá de sus dimensiones.

Cuando un grupo de cadetes toma los remos y comienza a bogar al mismo ritmo, está reproduciendo un gesto marino que tiene siglos de historia. Ya no existe un arpón en la proa ni una ballena que perseguir. El objetivo es otro: aprender a actuar como una tripulación.

Y esa puede ser la razón fundamental por la que, después de tantos siglos de evolución tecnológica, una embarcación tan sencilla continúa teniendo un lugar en la formación de los oficiales de una Armada moderna.

La ballenera cambió de misión, pero no de esencia: sigue enseñando a los hombres y mujeres que navegan en ella que, en el mar, como en la vida naval, nadie llega lejos remando solo.





Foto tomada por el Sr. CN(r) Gustavo Angel desde su apartamento





Esta fotografía fue tomada a una postal de una libreta de diez tarjetas postales que nos entregaban en la dotación a los reclutas. La foto debe ser más o menos de 1970.

(Fotos del archivo personal de nuestro corresponsal TN(r) Luis Bernardo Castro Villegas)



Esta fotografía, cumple mas de 60 años, en la foto el equipo de reclutas que sorprendió a la Escuela Naval José Prudencio Padilla que gano la competencia de remos en ballenera. Como bogavantes, están los Cadetes Héctor Antonio Escobar Acosta (El Pato) de gafas oscuras y Armando de Jesús Caicedo Correa. Me acuerdo de los posteriores, Teófilo del Rio y Alberto Barrera Pinzón. (En CC 135/2011)

UNA EXPERIENCIA MARINERA: "NADA QUE TENGA TRAPOS..."



Por: CFCarlos Del Castillo/ 35-096 (Tomada de la CC 096 del 2008)

En la Cyber Corredera No 95, apareció una fotografía (*nota de la redacción: Foto del nuestro corresponsal TN(r) Luis Bernardo Castro Villegas*) de la tripulación que participó en la regata de la semana del Mar de 1978. Esto me trajo a la memoria algo que marcó mi carrera marinera referente a lo de las velas.

Se trató de lo siguiente: En la Semana Santa de 1961, la Escuela Naval programó para el batallón de cadetes un paseo a las Islas del Rosario a bordo de las balleneras, cada una al mando de un oficial. En el momento del zarpe el patrón correspondiente a la ballenera No 28, no apareció, así que el Comandante del Batallón, Capitán de Corbeta Gabriel O'Byrne Pareja, preguntó: ¿quién es el más antiguo! a lo que respondí que era yo..... y ¿usted es capaz de llevar la embarcación? preguntó ... un cadete nunca dice que NO, por lo tanto manifesté que claro (mis experiencias anteriores con respecto a las balleneras no habían sido muy afortunadas). Así fue que con un lujo de tripulación entre los que recuerdo: (VALM) Sergio Oliveros, (CRIM) Ernesto Carreño, (CN) Ernesto Cajiao, (ING MERC) Hermán Bonilla, un cadete de Costa Rica cuyo nombre se me escapa y el suscrito quien tomó la caña del timón..... prendió su pipa marinera.... y procedió a dar las órdenes para el zarpe. Salimos de último y siguiendo las estelas de las demás balleneras, salimos por la escollera de Bocagrande pegados a Tierrabomba, hacia el mar infinito. Ya bien abiertos procedí a virar hacia babor rumbo a las Islas del Rosario (siempre detrás de los demás) y di la orden a "Michín" Bonilla, ingeniero de a bordo. ¡Arría la horza!! "Michín" quitó el pasador, haló hacia arriba y ¡¡OH SORPRESA!!! esa vaina no tenía la indispensable lamina llamada horza.

De ahí en adelante todo fue un caos.... El mareo se apoderó de toda la tripulación, no se si a causa del mar o por el humo de mi pipa... de todas maneras nos fuimos abriendo y abriendo y la noche fue llegando y llegando hasta que en el lejano horizonte vi el aviso luminoso del Hotel Caribe hacia la derecha y de la Heladería Bocagrande a la izquierda, de manera que siendo el viento favorable hacia allá, pues hacia allá, en medio de esos dos avisos, puse proa con las velas a orejas de burro. En poco tiempo "arribamos" a las playas de Bocagrande, y allí adjudé velas, aclare maniobra y ordené todo lo de la embarcación (varada en la playa) y armé mi carpa para pasar la noche. Informé a la Escuela de mi posición y allí se apareció el Sub Director Cap de Frag Benjamín Alzate, quien al ver todo en orden me autorizó para pernoctar allí y proceder a primera hora hacia la Escuela Naval, lo cual se efectuó sin novedad. Nada hubiera pasado sino es por un articulito súper mama gallo, publicado en la Corredera escrito por mi compañero y amigo (MGIM) Octavio Gnecco, en el que narraba que yo había creído haber llegado a tierras extrañas, o sea haber descubierto un nuevo continente y demás cosas por el estilo, y que la sorpresa fue mayúscula cuando en la mañana me vi rodeado no de indios sino de turistas sorprendidos y curiosos tomando fotos a mi embarcación e instalaciones armadas en tierra.

Lo anterior me determinó a ser netamente marino de superficie y con propulsión mecánica es decir para mi NADA QUE TENGA TRAPOS.

Pero la foto de la Cyber Corredera No 95 viene a cuento ahora, pues 17 años más tarde para la Semana Santa de 1978, siendo el suscrito del estado mayor del COARC, Sr. ALM Alfonso Díaz Osorio, un día me llamó y me dijo que armara una tripulación y que íbamos a Cartagena a participar en la semana del mar. Para mis adentros pensé... este Almirante no tiene ni idea de mis "aptitudes" como navegante a vela, pero bueno si de cadete no se dice no a nada pues de Capitán de Corbeta y al comandante de la Armada menos.... Así fue que viajamos a Cartagena y en el sorteo de la ballenera, al cual no asistió el Almirante, me tocó sacar la balota y ¡Oh sorpresa! Nos tocó la ballenera No 28, la misma de hacía 17 años atrás. Con la tripulación que escogí, compuesta William Spicker, Mario Rubiano Groot, Carlos Humberto Barato, el GM Bernal (no me acordaba de este) inspeccionamos nuestra nave y que horror...

escasamente flotaba... de manera que estos muchachos la sacaron a tierra, le alinearon los mástiles, le enjabonaron la obra viva y en fin la dejaron en perfecto estado.

La primera regata fue el viernes santo y el Sr. Almirante Díaz me dijo que el no navegaba en ese día, de manera que yo la condujera en esa primera competencia. Consiente de mis limitaciones y sabiendo de la calidad de navegante a vela que es William Spicker con toda la prosopopeya del caso le dije ... "William toma el timón y yo te dirijo desde acá" ... y tomé el puño de estribor del foque. Claro está que ganamos, pues además de William Spicker, el "Papayo" Rubiano Groot, el "Costoso" Barato, y Bernal (el GM) son unos excelentes regatistas.

Al día siguiente di con mucho orgullo parte al Sr. ALM Díaz del triunfo obtenido, me pregunto como se habían distribuido y le informe con honestidad como se desarrolló la cuestión con la esperanza de que dejara a William también en la caña del timón, pero no fue así pues dijo que el la llevaría..... le dije a William que se hiciera en la mezana y desde ahí fuera sugiriendo al Almirante la mejor acción y así fue que también nos ganamos esa regata y por ende el trofeo de esa Semana Santa del mar, desquite de la misma de 17 años atrás, trofeo que conservo con mucho honor, y que acompaña a los logros que en mi carrera de 40 años de navegación a MOTOR, obtuve en mi vida marinera.

Esta la historia de la foto, que no se porque la publicaron, pero que me dio la oportunidad de entregar esta narración que espero sea una gran remembranza para quienes participaron en estas dos Semanas Santas marinerísimas.

EL ALTO MANDO MILITAR Y LA GRAN POLÍTICA DE LA NACIÓN

La selección del Alto Mando de las Fuerzas Militares de Colombia, como ocurre en toda democracia constitucional, constituye una decisión de la mayor trascendencia para la estabilidad, la seguridad, la institucionalidad y El Progreso de la Nación.

No se trata simplemente de una facultad administrativa o de una decisión propia de la coyuntura política. Por su naturaleza y por sus consecuencias, es una determinación que puede comprometer el destino de la República y el bienestar de las próximas generaciones.

Después de la experiencia del Gobierno del general Gustavo Rojas Pinilla, de la Junta Militar de Gobierno de 1957, de nuestra participación en la Guerra de Corea y de haber enfrentado durante décadas uno de los conflictos armados internos más prolongados y cruentos del hemisferio occidental, Colombia aprendió, con enormes sacrificios, una lección fundamental: la democracia es un valor superior de la Nación y las Fuerzas Militares constituyen una institución esencial para su defensa, no un instrumento de los intereses circunstanciales de ningún partido o gobierno.

Por ello, la selección de quienes han de ejercer el Alto Mando Militar pertenece, por su propia naturaleza, al ámbito de la Gran Política: aquella que trasciende la contienda partidista, supera los intereses de corto plazo y coloca por encima de cualquier consideración particular el interés permanente de la Nación.

El criterio fundamental debería ser, por tanto, la idoneidad profesional, la experiencia, el liderazgo, la integridad, el carácter, la lealtad a la Constitución y la capacidad de preservar la unidad, la dignidad y la eficacia institucional de las Fuerzas Militares.

Hoy, jueves 20 de agosto 2026, se ha anunciado el nuevo Alto Mando Militar de Colombia. Corresponde recibirlo con el respeto que merece la institucionalidad y esperar que quienes han sido escogidos estén a la altura de las enormes responsabilidades que la Nación deposita en sus manos.

Pero también es legítimo expresar una reflexión, nacida de la experiencia histórica: ojalá en esta ocasión no se repitan errores del pasado reciente y la selección del Alto Mando haya respondido, por encima de toda consideración partidista o coyuntural, a los superiores intereses permanentes de la República.

Porque en materia de defensa y seguridad nacional, la política partidista puede cambiar con cada elección; la responsabilidad de defender a Colombia permanece.

Y esa responsabilidad pertenece, antes que a un Gobierno o a un partido, a la Nación.

General de La República

Freddy PADILLA DE LEÓN

P.D. El Alto Mando Militar no pertenece a un Gobierno ni a un partido. Pertenece a la República. Quienes tienen el honor de ejercerlo reciben, por un tiempo, la responsabilidad de servirla y defenderla.

PALABRAS CONDOLENCIAS: ALMIRANTE TITO GARCÍA MOTTA (QEPD)

20 AGOSTO DEL 2026

Hoy, la Armada de Colombia está de luto y nos hemos congregado para rendir un sentido homenaje a la vida y huella de uno de los hombres que escribió páginas trascendentales en la historia de nuestra querida Armada Nacional: el señor Almirante Tito García Motta, quien, lamentablemente, ha zarpado para navegar su última travesía hacia la eternidad.

Como último acto oficial llevando el timón como Comandante de la Armada de Colombia, y en representación de los 33.000 hombres y mujeres que tenemos el honor de vestir este uniforme, nos unimos en este sentimiento de respeto y solemnidad junto a su distinguida familia, para honrar la memoria de este gran Oficial, que navegó decidido y con el derrotero firme para cumplir la misión constitucional de proteger el azul de nuestra bandera.

Hoy despedimos a un hombre de mar, a un líder, a un visionario y, sobre todo, a un marino que dedicó su vida a servir a Colombia. Nacido en Moniquirá, Boyacá, en 1928, el joven Tito García emprendió en el año 1948 su singladura que lo llevaría a convertirse en uno de los oficiales más destacados en la historia de nuestra Armada. En 1952, como Teniente de Corbeta, inició su vida profesional a bordo del ARC "Antioquia". Desde entonces, desde entonces cada cubierta que pisó, en cada unidad que comandó y en cada responsabilidad que asumió fue dejando una estela de disciplina, conocimiento, liderazgo y profundo amor por la Institución.

Su vocación de servicio lo llevó a formarse más allá de nuestras fronteras, en Key West, Florida, donde adelantó estudios en guerra antisubmarina y armamento. A su regreso, compartió esos conocimientos con las nuevas generaciones de oficiales como Comandante de compañía en nuestra Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", dejando desde entonces una profunda huella en la formación de quienes tendrían a futuro la responsabilidad de conducir los destinos de la Armada.

En sus 38 años de servicio ocupó importantes responsabilidades: fue Agregado Naval en el Perú, Comandante Logístico y Jefe de Personal de la Armada Nacional, Director de nuestra Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", Comandante de la Fuerza Naval del Caribe e Inspector General de la Armada.

Su vocación de servicio trascendió más allá del ámbito naval, cuando la Patria le confió la Dirección de COLPUERTOS, entidad estratégica para el desarrollo económico y comercial del país, donde enfrentó importantes desafíos financieros, administrativos y laborales. Fue desde esa responsabilidad que, en 1983, recibió la confianza de Colombia para asumir el Comando de la Armada Nacional.

Así llegó al timón de nuestra Institución Naval con la experiencia del marino, pero también con la visión del administrador y del servidor público. Su Comando marcó una etapa decisiva para nuestra Marina. Durante este período se consolidó la renovación de la flota estratégica con la incorporación de las unidades FS-1500, nuestras actuales fragatas misileras, símbolos de la transformación tecnológica de nuestra Armada; impulsó el desarrollo de la Aviación Naval para ampliar el alcance operacional de la Fuerza y fortaleció una visión estratégica orientada a proteger nuestros mares con mayor tecnología, preparación y presencia.

En 1984, durante su Comando, la Armada de Colombia incorporó al primer contingente de mujeres como Oficiales del Cuerpo Administrativo. Aquella decisión representó un verdadero punto de inflexión en nuestra historia institucional y abrió las puertas a nuevos talentos al servicio de Colombia. Hoy, al mirar nuestra Institución, vemos mujeres que navegan, ejercen el mando, ocupan responsabilidades estratégicas y sirven a Colombia desde todos los ámbitos de la profesión naval.

El Almirante García Motta también entendió la importancia de fortalecer la presencia de Colombia en sus dos mares. Durante su período de mando se dio un impulso decisivo al proyecto de la Base Naval de Bahía Málaga, una obra que representaba mucho más que infraestructura: significaba presencia, soberanía y la decisión de contar con una Armada permanentemente preparada para proteger nuestros intereses marítimos y defender la integridad territorial de la Nación.

Pero hoy, señor Almirante, quiero hablarle desde una coincidencia que adquiere un significado profundamente especial para mí, para el sr Almirante Harry Reyna y para el sr Almirante Orlando Grisales. En enero de 1986, durante su período al frente de la Armada, ingresamos a la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", con el sueño de servir a Colombia desde el mar. Guardo especialmente en mi memoria aquel día de nuestro juramento de bandera, cuando tuve el honor de conocerlo y de escuchar su mensaje a quienes iniciábamos nuestra singladura naval. Aquel encuentro me permitió reconocer, desde mis primeros pasos en esta Institución, la profunda vocación de servicio que usted transmitía a las nuevas generaciones de marineros.

Casi cuatro décadas después, la vida naval me pone nuevamente frente a su legado, esta vez como Comandante de la Institución que un día usted condujo. Abrió una puerta que muchos tuvimos el privilegio de atravesar y hoy, en nombre de todos ellos, me corresponde decirle:

Gracias Sr Almirante, Gracias por haber servido, Gracias por haber comandado, Gracias por haber proyectado una Armada más moderna, más fuerte y más preparada para defender los mares de

Colombia. Gracias por haber dejado los cimientos de una Institución que nuevas generaciones recibieron, fortalecieron y proyectaron hacia el futuro.

Su estela permanece en el Caribe y en Pacífico colombiano, en nuestras capacidades navales, en las páginas de nuestra historia y, especialmente, en los hombres y mujeres que tuvimos el privilegio de comenzar nuestra carrera naval mientras usted tenía el timón de esta Institución.

A sus hijas, Ana Karina, Luz Elena y Lucía Teresa, a sus nietos, bisnietos, demás familiares y amigos, les expresamos nuestro abrazo fraterno y nuestras más sinceras condolencias. Queremos que sepan que no están solos. La Familia Naval los acompaña y la Armada de Colombia conservará siempre un lugar especial para la memoria de quien fuera uno de sus más distinguidos Comandantes.

Hoy, mientras aquí despedimos al hombre de mar, nuestra fe nos permite imaginarlo llegando a su puerto eterno, en la presencia de Dios, donde nuevamente se encuentra con su amada esposa, Ana María, y con su hija Mariela, para descansar juntos en la eternidad.

Señor Almirante como actual Comandante de la Armada Nacional, con todo respeto, lo autorizo para abordar por última vez su navío, dejando tras de sí una estela de ejemplo, compromiso y valentía que guiará a futuras generaciones de marinos. Su guardia de honor está lista para recibirlo por el portalón.

Le solicito al personal militar en servicio activo ponerse de pie y cubrirse.

Guardia Mancebos, honores póstumos al señor Almirante Tito García Motta.

(PITADAS HONORES DE PITO – SALUDO MILITAR)

Personal militar, descubrirse. Por favor, sentarse.

Señor Almirante, ha llegado la hora de soltar amarras y zarpar hacia su puerto final, navegando en el océano celestial, proa al horizonte infinito. Que el Dios de los mares guíe su última singladura y le otorgue el descanso eterno.

Le recibo el parte del cumplimiento de la misión terrenal culminada, BZ a tope en cada mástil de nuestras Unidades Navales. Usted, sin duda alguna, con su servicio a nuestra Institución, escribió con letras doradas páginas de gloria en la gran bitácora de nuestra Marina, honrando con su gestión el legado victorioso del Gran Almirante José Padilla López.

Puede usted arriar su gallardete con la serenidad del marino que entregó todo cuanto tenía a su Patria. Su tripulación está lista para despedirlo. El portalón está abierto. El horizonte infinito lo espera. Que Dios, nuestro Señor, el Dios de los mares, guíen su última singladura y lo conduzcan a su puerto final, donde encontrará el descanso eterno.

Gloria eterna a un sobresaliente hombre de mar, amoroso esposo, padre, abuelo y bisabuelo. Su legado quedará por siempre anclado en la historia de la Armada Nacional y en los corazones y mentes de todos nosotros, sus subalternos.

Gracias por el servicio excepcional a su Armada y a su Patria, señor Almirante Tito García Motta. Descanse en paz.

Almirante Juan Ricardo Rozo¹

SR. CF FRANCISCO FERNANDO OSPINA DUQUE (QEPD)

PALABRAS DEL SEÑOR ALMIRANTE LUIS CARLOS JARAMILLO PEÑA:

Agradezco a quienes me postularon para decir estas palabras que no serán largas, ya que nunca serían suficientes para poder manifestar todo el cariño, el aprecio y la admiración que tengo por quien fuera mi gran amigo del alma, FRANCISCO FERNANDO OSPINA DUQUE. Para mí, "Pachito".

Por tanto, quisiera imaginar el poder estar viéndolo con su mirada fija y su sonrisa yo diría socarrona, que lo caracterizaban, pidiéndome que solo manifestara, brevemente, lo que él podría, con su sencillez, decir en su despedida.

Tratare de cumplir con este supuesto compromiso.

Angela Victoria: tú siempre fuiste el faro luminoso que orientó el derrotero de su vida.

Susana, Sofía, Helena: Ustedes fueron las hijas amadas que siempre llevó orgullosamente, en el corazón y en sus planes de vida. Siempre recordaba sus realizaciones y añoraba su compañía. Acababa de regresar de uno de sus viajes en familia y ya soñaba en escoger el mejor de los destinos para el siguiente.

Santiago: Que más orgullo podría tener de ti, como ser el buen padre de su primer nieto.

¹ Corrección: En una edición anterior se había dado autoría a otra persona. Cyber-Corredera presenta sinceras disculpas por el involuntario error.

Lorenzo: Algún día llegarás a entender lo que significaste para este abuelo, que siempre estaba pendiente, cuando gateaste, tus primeros pasos, tus primeras palabras. Pacho soñaba que serías su partner de golf y que algún día serías su compañero inseparable.

Sus hermanos y hermanas: recordando su vida de familia, la formación que recibieron para forjarlos como personas de bien dignos representantes de tan destacada estirpe, sus abuelos el Presidente Mariano Ospina Pérez, la querida abuela, doña Bertha Hernández de Ospina y la “Casona” de muchos recuerdos.

Sus padres el ingeniero eléctrico y representante a la Cámara Fernando Ospina Hernández, amigo insuperable del establecimiento castrense y todo lo que tiene que ver con la vida militar. Su madre opita, Doña Olga Duque, ministra de Estado con grandes realizaciones en su actividad política. Y por qué no recordar las célebres frijoladas que ofrecían en su casa los primeros jueves de cada mes, de las que participé en dos oportunidades, en tiempo que aún no era amigo de Pacho.

Su Armada que tanto amó Sus compañeros de Escuela Naval, de quienes se ganó el aprecio por su forma de ser y por las capacidades que demostró tener para la no fácil carrera Naval.

Cuando estaba en tercer año de Escuela le correspondió a su curso el crucero del Gloria, buque del cual, con el grado de Capitán de Navío, yo era Comandante. Allí conocí a Francisco quien, por su desempeño, se ganó mi aprecio.

Pacho se graduó como Teniente de Corbeta y realizó una brillante carrera. Por sus capacidades y buen desempeño, formó parte de la comisión en Alemania para tripular las Fragatas que se construyeron en Kiel

Después de años de servicio a bordo de estas unidades, llegó a ser segundo comandante de una de ellas.

Su primer Comando en el mar, lo realizó en 1994 cuando con el grado de Capitán de Corbeta fue destinado a traer desde Mobile bajo su mando la patrullera de mar “Juan Nepomuceno Eslava”, unidad que el operó muy exitosamente.

Posteriormente Francisco fue nombrado secretario del Ministro de Defensa y luego del Doctor Carlos Lemus Simmons primer designado a la Presidencia y Presidente de la República por un breve tiempo.

Ostentando el grado de Capitán de Fragata, Francisco se retiró de la Armada por voluntad propia habiendo dejado una brillante estela por la forma destacada como ocupó todas las posiciones a las que fue destinado.

En la vida civil, Francisco se vinculó a la Federación Colombiana de Cafeteros, a McDonald´s, entidades en las que trabajó por varios años ocupando muy importantes posiciones.

Su última actividad fue la Presidencia del Club Militar de Golf, con resultados excelentes. Pacho verdaderamente, demostró en esta posición, una capacidad de planeamiento, de prevención, de futurismo, que no dudo en decirlo, viene transformando el Club, con mejoramiento de los servicios, con obras importantísimas que mejoran y actualizan fundamentalmente la infraestructura y permiten optimizar las capacidades con que se cuenta.

Simultáneamente pudo sortear desastres naturales como fue la caída de un poco más del centenar de árboles de gran tamaño que se derrumbaron como consecuencia de un vendaval que también destruyó techos de algunas edificaciones.

Lo que hubiera sido un problema gravísimo en otras manos, fue resuelto por Pacho rápidamente, sin interrumpir el normal funcionamiento del Club.

Aspecto igualmente importante, quedó representado en la capacidad demostrada por Pacho por el cariño con que se ganó a todo aquel que tuvo en su ambiente. Exigente con trabajadores y empleados, se ganó la buena voluntad de todos para lograr resultados.

Los socios Del Club lo aprecian y respetan y tus amigos, te llevamos en el corazón y en el mejor de los recuerdos.

Inesperadamente decidiste largar amarras, izar las velas y emprender viaje al infinito, pero te aseguraste en dejarle a todos los que te conocieron, el mejor de los recuerdos

Adiós y gracias Pachito por haberme brindado tu amistad

CRUCERO ARC “GLORIA” 1976 – 50 AÑOS DESPUÉS - EL 4TH250

Por: CN(r) Fabio Antonio Cuello Cogan NR68-103 y CN(r) Alfredo Santamaría Sandoval NR68-091

Continuando con la narración publicada en la Cyber-Corredera 301 sobre el crucero del ARC “Gloria” en 1976, el Contingente NR 68 conmemoró el cincuentenario de aquella travesía participando en el 4th250 en New York City (NYC), escenario de los actos oficiales por el 250º aniversario de la Independencia de los Estados Unidos. La presencia de algunos de nuestros integrantes evocó la memoria de la primera experiencia, en una agenda similar a la de hace cincuenta años y reafirmó el profundo significado histórico y simbólico que este evento tuvo para nosotros como oficiales navales y excadetes, al revivir con orgullo nuestra participación en un acontecimiento de tanta trascendencia.

Medio siglo después, nuestra historia volvió a escribirse cuando, el pasado 4 de julio, nuestro emblemático ARC “Gloria” fue nuevamente protagonista en el Sail 4th 250 (1776–2026). En compañía de más de treinta veleros *tall ships* de distintos países, participó en la celebración de los 250 años de la Independencia de los Estados Unidos, desfilando por el río Hudson desde el Verrazano Narrow Bridge hasta el Washington Bridge. Con todas sus velas desplegadas, el buque insignia de Colombia rindió homenaje al portaviones USS Nimitz, fondeado en la Upper Bay de New York, ante altas personalidades del Gobierno de los EE.UU. y de Colombia, de la US Navy, y con la presencia del señor Almirante Juan Ricardo Rozo Obregón, Comandante de la Armada Nacional.



Foto 1. ARC “GLORIA” en el Sail 4th 250, río Hudson, New York. Atrás portaviones USS Nimitz

Fue un desfile esplendoroso, engalanado por los cadetes — hombres y mujeres en entrenamiento durante este crucero — que portaban camisetas con los tres colores de nuestra bandera, amarillo, azul y rojo, desplegados a lo largo de toda la envergadura del buque. El ARC “Gloria” se mostró como digno embajador de nuestra patria y de nuestra querida Armada Nacional, proyectando orgullo y unidad en cada detalle de su presentación.



Foto 2. ARC “GLORIA” en desfile río Hudson 04.Jul.2026 / **Foto 3.** Cadetes del crucero ARC “GLORIA” en NY.2026, tomado de: INSTAGRAM @armadacolombia

La llegada de los buques estuvo precedida por una revista aérea espectacular y el desfile se abrió con el Eagle, velero de la US Coast Guard. El ARC "Gloria" ocupó el tercer lugar en la formación naval y, tras su majestuosa travesía por el Hudson, atracó en Sullivan's Homeport Pier, en Staten Island, NYC. Allí permaneció hasta el 8 de julio, fecha en la que zarpó rumbo a Boston, su siguiente puerto en Estados Unidos, continuando con la misión de representar a Colombia en un escenario internacional de enorme trascendencia y reafirmando su papel como embajador flotante de nuestra Armada Nacional.



Foto 4. "Eagle" velero de la US Coast Guard, en el Sail 4th 250, río Hudson, New York.

Tuvimos la bendición de revivir, cincuenta años después de haber participado como cadetes del Contingente NR68 en el Op Sail '76 del 4 de julio —celebración del bicentenario de la Independencia de los Estados Unidos—, la experiencia de presenciar en 2026 el Sail 4th 250 desde Chelsea Piers, en Manhattan. Allí estuvimos presentes el CN(r) Fabio Cuello y el CN(r) Alfredo Santamaría, acompañados de nuestras señoras y parejas, junto al ex-cadete Rodrigo Correa, también del Contingente NR68. En otro punto de Manhattan se encontraba el ex-cadete Manuel Núñez, igualmente NR68, con su señora e hijos, y a su vez el TN (r) Luis B. Castro, del crucero de 1975, con su esposa. La multitud apostada a lo largo del río Hudson, tanto en Manhattan como en New Jersey City, dio un marco vibrante y solemne a esta conmemoración, reforzando el orgullo de haber sido testigos de un acontecimiento que une nuestra historia naval con la memoria colectiva de dos naciones.



Foto 5. En Sail 4th 250. 04.Jul.2026, izq - der: CN(r) A. Santamaría, ex-CD. R. Correa y CN(r) F. Cuello

La noche del 4 de julio, algunos miembros del Contingente NR68 asistimos, entre un mar de ciudadanos, al espectáculo de fuegos pirotécnicos sobre el río Hudson. El fondo de varios veleros adornados con guirnaldas otorgó un marco naval único al apoteósico festejo lumínico con el que los Estados Unidos celebraron sus 250 años de independencia.



Foto 6. Espectáculo de fuegos pirotécnicos sobre el río Hudson 04.Jul.2026

El 5 de julio, a las 19:00 horas, el Comandante de la Armada, en conjunto con la Embajada de Colombia en Estados Unidos, ofreció un cóctel a bordo del ARC "Gloria" con ocasión de su visita y para celebrar esta memorable participación en New York y New Jersey. El evento contó con una nutrida asistencia de más de 200 personas, entre allegados a la Armada Nacional, un Vicealmirante de la US Navy, un grupo de colombianos residentes, personalidades de la Embajada de Colombia en EE.UU., así como familiares y amigos de la tripulación.



Foto 7. Con el Comandante de la ARC, el agregado Naval de Colombia en EE.UU y el Comandante del ARC "Gloria"

Durante la recepción se ofreció una vistosa revista folclórica en la popa, preparada y ejecutada por cadetes — hombres y mujeres — que dejaron muy en alto el nombre del ARC "Gloria". El buque lucía impecable en cada detalle y la tripulación, bajo el mando del Capitán de Navío Héctor González, brindó una atención insuperable. Así mismo, se incluyó una excelente degustación de la gastronomía propia del Caribe colombiano. A bordo compartimos con varios oficiales navales de la Reserva Activa, acompañados de nuestras señoras, parejas e hijos: entre ellos el CN (Abogado) G. Prieto, CN J. Fuentes, CN V. Cely, CF R. Ordoñez, TN Luis B. Castro y con el CN Amaury Peniche, quien conmemoraba haber comandado el ARC "Gloria" hace 25 años, en un crucero que también tocó el puerto de New York y en el cual el Comandante actual del ARC "Gloria", había sido un cadete distinguido.



Foto 8. Representación folclórica en el ARC "GLORIA" por los Cadetes



Foto 9. En la Camara de Oficiales del ARC "GLORIA" izq a der: Mery González, CN(r) Fabio Cuello, CF(r) Ricardo Ordoñez, Alba Gómez de Ordoñez, TN(r) Luis B. Castro, Gladys Perdomo, CN(r) Alfredo Santamaría, María Victoria Gómez de Santamaría.

En el marco de esta celebración, y en nombre de los 19 cadetes del Contingente NR68 que nos embarcamos en el crucero de 1976, se realizó un acto especial con la presencia del señor Comandante de la Armada Nacional y del Agregado Naval de Colombia ante la Embajada de EE.UU. En dicho momento, se hizo entrega al Comandante del ARC "Gloria" de un cuadro conmemorativo con la foto oficial de aquel crucero, al cumplirse 50 años de su realización, así como de una moneda conmemorativa: en el anverso, el Op Sail '76; en el reverso, el Sail 4th250, con la silueta de cada sail y del ARC "Gloria", protagonista en ambas celebraciones.



Foto 10. Entrega cuadro conmemorativo del NR68 - Crucero ARC "GLORIA" 1976.



Foto 11. Entrega moneda conmemorativa del NR68 - Crucero ARC "GLORIA" 1976 - 2026

Hoy damos gracias a Dios por habernos permitido participar en esta magnífica celebración a bordo del ARC "Gloria", cincuenta años después de nuestro crucero como cadetes. Ha sido, sin duda, una celebración de vida a través de nuestra querida Armada Nacional, cargada de emoción y significado.

Al ARC "Gloria" le deseamos, Buen Viento y Buena Mar, en la continuación de su crucero anual de entrenamiento, que lo llevará por doce puertos más en Canadá, Islandia y el viejo continente europeo. En el trayecto se realizará el relevo de los cadetes embarcados en la primera y segunda fase, para finalmente arribar a Cartagena el próximo 1 de diciembre. Así cerrará con orgullo un itinerario que reafirma su triple papel: buque escuela de los futuros oficiales de la Armada Nacional de Colombia, buque insignia de nuestra Armada Nacional y embajador de Colombia en los mares del mundo.

“LA SOMBRA DEL TEMPLE SOBRE EL SANTO CALIZ”

«Esta copa es el nuevo pacto en mi sangre que por vosotros se derrama...»

Por: CN (r) Mario RUBIANO GROOT ROMAN. “Papayo el Velachero”.



En este escrito, me alejo del ámbito marítimo histórico, y quiero relatar lo vivido en mi reciente itinerario a la tercera ciudad española llamada Valencia y de verdad reconozco que me impresionó la “Ciudad de las Artes y las Ciencias”, magnífica obra moderna del arquitecto Calatrava y el llamado “Centro Histórico”, uno de los mayores y mejor preservados de Europa; más de 2000 años lo contemplan. Vamos entonces a la Catedral de Valencia, en donde encontramos la “Capilla del Santo Cáliz”, de lo cual voy a hablar en este relato.

No conversaré de religión, ni sobre el catolicismo, y si aclaro que actualmente estoy leyendo el libro “El Hijo del Hombre: Grecia, Roma y el nacimiento del Cristianismo (Edición española)” por “Juan Esteban Constaín” lo cual me motivó a hablar sobre este tema.

¿Qué es el Santo Cáliz?: Para entender que es el Santo Cáliz, tenemos que transportarnos a la celebración judía del “Seder de Pesaj”, que es una cena ritual con la que comienza la celebración judía de Pesaj (Pascua Judía). La palabra hebrea “Séder” significa “orden”, porque la celebración sigue una secuencia establecida de lecturas, alimentos, preguntas, oraciones y relatos. Se conmemora el Éxodo de los israelitas de Egipto, cuando, según el relato bíblico, Dios liberó al pueblo de Israel de la esclavitud bajo el faraón. En esta cena ritual, se utilizan cuatro copas de vino con un profundo valor simbólico. De ellas, la tercera, conocida como la Copa de la Bendición, es la que adquiere una relevancia particular, ya que, según la tradición cristiana, fue con la que Jesucristo instituyó la Eucaristía. Es de anotar que la Copa de la Bendición debe cumplir ciertos requisitos de capacidad y, sobre todo de material; lo que traduce que no puede ser porosa, por tanto, no purificable, como la madera, el barro o la arcilla. En tiempos de Jesús, las copas solían ser de piedras no porosas, ya que aún no se utilizaba el cristal ni los metales preciosos.

Pero el Cáliz de la Catedral de Valencia es mucho más que una simple reliquia. Es un objeto multifacético, una joya arqueológica e histórica de incalculable valor, respaldada por una vasta producción documental y bibliográfica. Su carácter simbólico y su calidad artística han dejado una huella indeleble en el arte, especialmente en la pintura. También ha sido la fuente de inspiración de una literatura de carácter mítico que ha calado hondo en el imaginario occidental, extendiéndose a las artes escénicas, como composiciones operísticas y, más recientemente, a producciones cinematográficas.

Conozcamos el increíble viaje que hizo el Santo Cáliz hasta llegar a Valencia sustentado por la tradición oral y documental rica y compleja. Antes de los primeros documentos en el sentido más estricto de la palabra (“stricto sensu”), ya existía una versión consolidada sobre el itinerario entre Jerusalén, Roma y las tierras hispanas. La tradición **Laurentina** (normalmente se alude al conjunto de relatos míticos y legendarios que sitúan los orígenes de Roma y del pueblo latino en Laurentum, antes de la fundación de Roma por Rómulo), cuenta que, en el año 258, bajo el dominio del emperador Valeriano I (253-258), el obispo de Roma Sixto I-- en ese entonces no existía el conocido papado católico-- encomendó en su diacono Lorenzo la misión de salvaguardar los bienes de la Iglesia de la persecución. Se dice que Lorenzo distribuyó la mayoría de estos bienes entre los pobres, pero que el Cáliz fue enviado a su familia en Huesca (Ciudad al noreste de España, en la provincia de Aragón).

Tras la invasión musulmana de la Península en el año 711, la leyenda sugiere que el Cáliz fue llevado a los Pirineos, donde tras pasar por varias ubicaciones, fue resguardado (depositado) en la quietud de un lugar místico: el monasterio de San Juan de la Peña. Un refugio seguro, un testigo silencioso de siglos de devoción.



Pero la travesía no termina ahí. En el año 1399, un nuevo capítulo se escribe. El rey Martín I de Aragón, conocido como “el Humano” reclamó la reliquia y la incorporó al relicario de la Corona de Aragón, trasladándola primero al Palacio de la Aljafería de Zaragoza y luego a Barcelona. Es importante anotar que poco tiempo después de que el Cáliz saliera de San Juan de la Peña, el monasterio sufrió un terrible incendio y que, de haber estado allí la reliquia, habría sido destruida, como ocurrió con el cáliz que el rey Martín obsequió a los monjes en agradecimiento por la cesión.

Tras la muerte de Martín el Humano, en 1410 y después de un periodo de constantes disputas entre la Corona y su segunda esposa, Margarita de Prades, el rey Alfonso el Magnánimo lo trajo a Valencia hacia el año 1425. Aquí se custodió durante un tiempo en la capilla de Santa Catalina, en el desaparecido Palacio Real de Valencia. Finalmente, en 1437, se entregó en depósito a la Catedral de Valencia, donde ha permanecido hasta nuestros días, con la excepción de dos salvamentos: uno durante la Guerra de la Independencia (1808-1814) y otro en la Guerra Civil Española (1936-1939).

TIEMPOS DE LEYENDA Y DE LITERATURA:

La primera obra clave donde aparece el termino Grial es Parzival o la Leyenda (Cuento) del Santo Grial a finales del siglo XII de Cristian de Troyes. Este relato inacabado generó un gran interés y numerosas continuaciones. El calificativo de "Santo Grial" lo encontramos en el poema de Robert de Boron, "Joseph d'Arimatee" donde se identifica explícitamente el Santo Grial con la copa de la Última cena y se crea la leyenda que narra como José de Arimatea recogió la sangre de Cristo en la copa pascual.

Por último, Wólfram von Eschenbach, en su obra "Parzival" o "Parsifal" (1200-1210), amplía la historia de Troyes. Estas obras que pronto se difundirían por toda Europa y se incorporarían a las leyendas artúricas, estaban destinadas a servir de modelo para los valores cristianos del caballero en tiempos de cruzadas y exaltación de la Eucaristía. El gran medievalista Martin de Riquer, a propósito de la obra de Troyes, señalaba que la simbología de ciertos elementos obedecía a una intención cristiana: no cabía duda de que la Lanza que sangraba era la de Longinos, con la que fue herido el costado de Jesucristo, y que el Grial era un riquísimo copón en el cual se llevaba diariamente una hostia al Rey del Grial quien desde hacía años vivía exclusivamente del alimento de la Eucaristía.

El tema de las preguntas que Parsifal no formula, y que acarrearán males y daños, ofrece una sorprendente similitud con una ceremonia de la Pascua judía, cuyo rito no puede iniciarse hasta que el más joven de la familia haya hecho unas ingenuas preguntas.

Respecto a la obra de Eschenbach hemos de destacar que estudios recientes muestran la coincidencia entre los personajes y lugares del poema con la historia. Así, el rey Amfortas estaría inspirado en Alfonso I el Batallador, y el castillo del Grial, en el monasterio de San Juan de la Peña, como ya indicaba Antonio Beltrán en 1945 al afirmar que: "Enlaza el Santo Cáliz con las tradiciones eucarísticas medievales y las modernas wagnerianas. "San Juan de la Peña" y el "Cáliz de Valencia" podrían ser el Monsalvat y el Santo Grial de las leyendas de la Edad Media".

Ya en nuestra era, varios escritores tocan el tema, pero destaco al autor aragonés, don José Luis Coral, el libro titulado "El Caballero del Templo" y vemos de subtítulo en el capítulo III, "El sueño del Grial" al templario ficticio Jaime de Castelnou, un joven caballero templario del condado de Ampurias que entra a formar parte de la Orden del Temple poco antes de su disolución. Esta la historia del ocaso de una época de ideales caballerescos y cruzados, eliminados por la ciega ambición de papas y reyes. Esta es la historia de una aventura prodigiosa con el objetivo de salvaguardar la reliquia más sagrada de la cristiandad: el Santo Grial."

Pero empecemos desde el principio y me apropio de la "Nota del Autor", en su libro: *La Orden del Temple, fue una de las Instituciones más controvertidas, manipuladas y falseadas de cuantas han sido fundadas por los seres humanos a lo largo de toda la historia. Debido a su épica fundación, a su trágico final, a la aureola de caballeros legendarios que siempre los rodeó, a su presunto tesoro fabuloso y a las terribles acusaciones que sobre ellos se vertieron, los templarios han sido objeto de especulaciones de todo tipo. Se tiene claro que Felipe IV el "Hermoso", rey de Francia, ambicionó sus riquezas. Tras controlar el papado con pontífices fieles a su política, puso en marcha un plan para acabar con el Temple y apoderarse de sus propiedades. Todos los templarios de Francia fueron apresados por una orden real el 13 de octubre de 1307. Se inició entonces un largo proceso en el que centenares de caballeros fueron encarcelados, torturados e incluso ejecutados bajo las acusaciones de blasfemia, sodomía, herejía y otros graves delitos. Después de seis años y medio de cárcel y de tormentos, el ultimo maestre del Temple, Jacques de Molay, fue quemado en Paris en 1314, tras haberse declarado él y su orden inocentes de todos cuantos cargos eran acusados.*

Una tradición recoge la noticia de que, en el momento de arder en la hoguera, el maestre pronunció un terrible conjuro contra sus asesinos. La maldición pareció cumplirse, pues los principales autores de la persecución contra el Temple murieron en los meses siguientes a esa ejecución. El rey Felipe falleció en noviembre de 1314 en el transcurso de una cacería; los hijos que lo sucedieron, Felipe V y Carlos IV, son conocidos en la historia de Francia, con el nombre de los <Reyes Malditos> (Véase la colección de siete libros de Maurice Druon, que empieza con "El Rey de Hierro"), el ultimo Carlos IV, murió sin descendencia, y con él se extinguió en 1328 la dinastía real de los capetos, que había reinado Francia ininterrumpidamente desde finales del siglo X.

Guillermo de Nogaret, el brazo ejecutor de Felipe IV, murió poco después, y Enguerando de Marigny, ministro de finanzas y administrador de los bienes templarios incautados, fue acusado de herejía y condenado a muerte en abril de 1315 por un tribunal del que formaba parte su propio hermano, Felipe de Marigny.

El papa Clemente V falleció en abril de 1315, fue quien traslado la sede pontificia de Roma a Aviñón, dando lugar a la llamada «segunda cautividad de Babilonia», que desencadenó años después el gran cisma de Occidente.

Los caballeros templarios que no fueron ejecutados o no desaparecieron quedaron adscritos a otras órdenes religiosas, sobre todo a la del "Hospital"; en Escocia se fundó con caballeros templarios la Real Orden; en Portugal, la de los caballeros de Cristo, y en la corona de Aragón la de Montesa.

Una tradición asegura que, en 1793, cuando la cabeza de rey Luis XVI rodaba en el cadalso de París cercenada por la guillotina, una voz anónima gritó: «¡Jaques de Molay, estas vengado!»

Dice José Luis Corral en su libro, y nos confirma lo ya dicho anteriormente, que, en el monasterio aragonés de San Juan de la Peña, cerca de la ciudad de Jaca, existía en 1399 un cáliz de piedra semipreciosa que el rey Martín el Humano envió a su palacio de la Aljafería, en la ciudad de Zaragoza, y que a mediados del siglo XV el



rey Alfonso V remitió a Valencia. En la catedral de esta ciudad se conserva todavía, en la capilla gótica edificada para custodiarlo con el nombre de «**santo cáliz**», y son muchos quienes lo consideran como el que Cristo utilizó en la celebración de la eucaristía en la última cena. Se trata de un vaso de una variedad de ónice de color rojizo oscuro con algunas vetas, datado del siglo I, al que se ha añadido una inscripción en árabe que se ha leído como «Soy Jesús», ambas piezas están unidas por un soporte de orfebrería en plata sobredorada, añadido en el siglo XII.

Por toda Europa existen decenas de iglesias en las que asegura que entre sus reliquias está el cáliz de la última cena. No obstante, son muchos los seres humanos que siguen buscando, como los caballeros del rey Arturo, su verdadero Santo Grial.

Y por último hay que aclarar que en el fascículo "Guía del Peregrino" por el año Jubilar del Santo Cáliz de Esperanza, Valencia octubre 2025-2026, insiste en que los Templarios a pesar de que la literatura contemporánea los presenta como custodios del Santo Grial, nunca tuvieron relación directa con la reliquia. Pero solo nos queda una pregunta y es que hay algo más de 550 años (entre 258 a 711) de no tener claro, exactamente en donde estaba el Cáliz y como comprobarlo.



UNA RELIQUIA, MIL DOCUMENTOS

Una característica fundamental del Santo Cáliz de Valencia es que es posiblemente, la reliquia más documentada de la cristiandad. A lo largo de los siglos, además de los relatos tradicionales y legendarios, un vasto cuerpo de registros históricos y textos litúrgicos han seguido su rastro. Esta rica documentación escrita abarca diversos contextos geográficos y temporales, desde las primeras menciones en detallados inventarios medievales hasta las investigaciones modernas, ofreciendo una trazabilidad excepcional para un objeto de su tipo. Esta proliferación de fuentes es lo que le confiere una posición única, permitiendo a historiadores y fieles reconstruir su trayectoria y comprender las razones de su profunda veneración a lo largo de la historia. Los primeros documentos estrictos sobre la reliquia son las peticiones que el rey Martín el Humano, hizo al cabildo y al prior del Monasterio San Juan de la Peña solicitando el Santo Cáliz, que culminaron con la cesión al rey en septiembre de 1399. Desde esa fecha no se ha perdido el rastro en inventarios, testamentos, pleitos por su posesión, celebraciones, peligros.... Toda su historia está perfectamente documentada hasta el día de hoy.

LA VALENCIA QUE RECIBIÓ EL SANTO CALIZ

Trasladémonos ahora a la Valencia del siglo XV, a la Valencia que recibió al Santo Cáliz que, en aquel momento, era una verdadera potencia en todos los ámbitos. La cultura, la literatura, el arte, las innovaciones técnicas, los avances científicos y humanitarios, la arquitectura y la economía, todo mostraba un espíritu innovador y valiente en el tránsito de la Edad Media al Renacimiento.

Que Valencia tenga el privilegio de custodiar la copa de la Última Cena tiene una respuesta obvia: porque entonces Valencia no era una ciudad cualquiera, era la capital de la Corona de Aragón y un punto estratégico del Mediterráneo. El Renacimiento entró a España desde dicho puerto con las primeras pinturas de este nuevo estilo, como los ángeles músicos de la Catedral, pintadas por Paolo da San Leocadio y Francesco Pagano, dos pintores italianos que trabajaron en Valencia en el siglo XV. El conjunto fue realizado hacia 1474 por encargo del entonces arzobispo de Valencia Rodrigo de Borja, futuro papa Alejandro VI. Encontramos pintores como los hermanos Van Eyck, quienes frecuentaban la corte del Magnánimo, y poetas como Ausias March y Joanot Martorel; Valencia tuvo muy temprano la imprenta instalada y aquí se imprimió el primer libro de la Península.

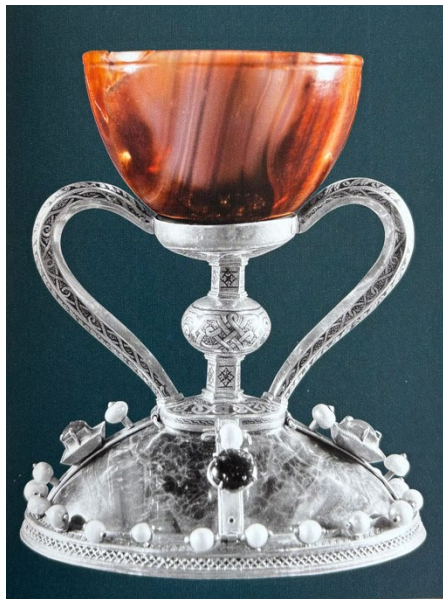
La ciudad se transformaba, la Lonja de Mercaderes se alzaba, la Taula de Canvis (especie de banco público municipal) estaba en su máximo esplendor y las obras de la catedral coronaban sus últimas reformas. El primer hospital psiquiátrico de Europa lo fundó el padre Joan Jofre, también el primer orfanato del mundo se construyó en Valencia.

Por último, señalo que Valencia tuvo un santo universal, San Vicente Ferrer, y en Roma dos papas valencianos: Calixto III y Alejandro VI. En la ciudad se celebraron bodas reales y los festejos se sucedían en el Palacio Real, que desafortunadamente fue demolido en el marco de la Guerra de la Independencia.

DECONSTRUYENDO LA RELIQUIA:

Ahora que nos hemos familiarizado con los distintos aspectos de la reliquia es hora de mirarla con los ojos de la ciencia. El Santo Cáliz cuenta con abundante bibliografía, pero es a partir del estudio del catedrático y arqueólogo zaragozano Antonio Beltrán Martínez (1916-2006) de 1960, basado en la observación directa, cuando han surgido interesantes análisis científicos multidisciplinarios.

Conviene dejar claro que solo la copa superior pudo (nunca confirmado) haber estado en la mesa de la Última Cena. Es decir, cuando vemos el Santo Cáliz, estamos contemplando una reliquia montada sobre un rico relicario medieval. Así, la pieza se compone de tres partes principales:



El vaso superior, la reliquia, es de ágata bandeada, habitualmente llamada ágata cornalina, una copa procedente de un taller oriental de entre 50 y 100 años antes de Cristo. La forma en que se talló el ágata tiene características únicas que la diferencian de otras copas similares.

La Montura: hecha de oro nielado (niel del latín, negruzco), incluye una vara con nudo, dos asas y un pequeño receptáculo que supera la base del cáliz.

El pie: Formado por otro cuenco de ágata invertido de época islámica entre los siglos XI-XII, esta adornado con dos gemas verdes y veintiocho perlas, aunque una de ellas se ha perdido. En la base hay grabada una pequeña inscripción en caracteres cúficos (árabes de Irak) que ha sido traducida de muy diferentes maneras.

Respecto a la orfebrería, Beltrán sugería que podrían haber varias etapas en el montaje del relicario que sitúa entre finales del siglo XIII

y XIV. También señala diversas influencias artísticas bizantinas, góticas y orientales, entre otras, en la ornamentación aurea.

La variedad de opiniones sobre la datación del relicario, que no de la copa superior, refleja la complejidad de una pieza que debió surgir múltiples transformaciones con el fin de enriquecerla o repararla.

Ya para terminar mi corta investigación, conocemos los datos históricos y los avales científicos. Pero ¿Qué dice la Iglesia al respecto? Conscientes de que el margen al que no puede llegar la ciencia es una cuestión de fe, lo cierto es que el Santo Cáliz tiene un serio respaldo eclesial. Dos papas: Juan Pablo II y Benedicto XVI, oficiaron la santa misa con la reliquia en sus visitas a Valencia y mas reciente, el papa Francisco concedió un año jubilar a perpetuidad en honor al Santo Cáliz. Una historia rica en fe, arte y supervivencia, la del Santo Cáliz. Un legado que continúa inspirando a millones de personas en todo el mundo.

LA ARMADA NACIONAL EN EL MAR DE URABÁ

Por: Juan Manuel Restrepo Vélez / NR 44-103

Oficial De la Reserva Profesional del Departamento de Antioquia

El Departamento de Antioquia comenzó a mirar el Mar de Urabá a partir de 1931, cuando Don Gonzalo Mejía, Fernando Gómez Martínez y otros prohombres antioqueños construyeron la primera carretera al mar. Entre los años ochenta y los años noventa, el antiguo Ministerio de Obras Públicas construyó una nueva carretera al mar, de mejores especificaciones. Actualmente, se está terminando una moderna carreteara al mar, con obras tan importantes, gran parte de ellas en viaductos y túneles, como el túnel del Toyo, que tiene una longitud de 9,73 kilómetros, siendo en túnel carretero más largo de Suramérica. *(nota de la redacción: es el túnel carretero mas largo de América)*

Ya entró en funcionamiento el puerto de "Puerto Antioquia", localizado en el Golfo de Urabá, acortando ostensiblemente la distancia entre la ciudad de Medellín y la región de Urabá, y también la distancia con el centro del país, además de disminuir el tiempo de navegación al Canal de Panamá.

En el año de 1992, la Armada Nacional creó el Primer Curso de Oficiales Profesionales de la Reserva Naval de Antioquia, integrado por 24 profesionales, entre ellos nueve excadetes Navales, incluyéndome a mí, y varios profesionales destacados, entre ellos el futuro gobernador de Antioquia, el ingeniero Guillermo Gaviria Correa, bajo la dirección del comandante general de la Reserva Profesional, el General Carlos Duque Salazar, asignando como primera misión la colaboración en la construcción de la estación de Guardacostas "Matallana", en el Golfo de Urabá.

Para ello, motivamos al gobernador de la época, Doctor Álvaro Uribe Vélez, para viajar a la zona de Punta Las Vacas, en el municipio de Turbo. En días posteriores, nos desplazamos allí en el helicóptero de la Gobernación. En el sitio nos esperaban varios oficiales de la Armada, que nos condujeron a la fragata ARC "Almirante Padilla", que estaba fondeada en el Golfo de Urabá, mostrándole al gobernador los planos de la estación de Guardacostas y comprometiéndose a colaborar con Armada Nacional. Y así se hizo.

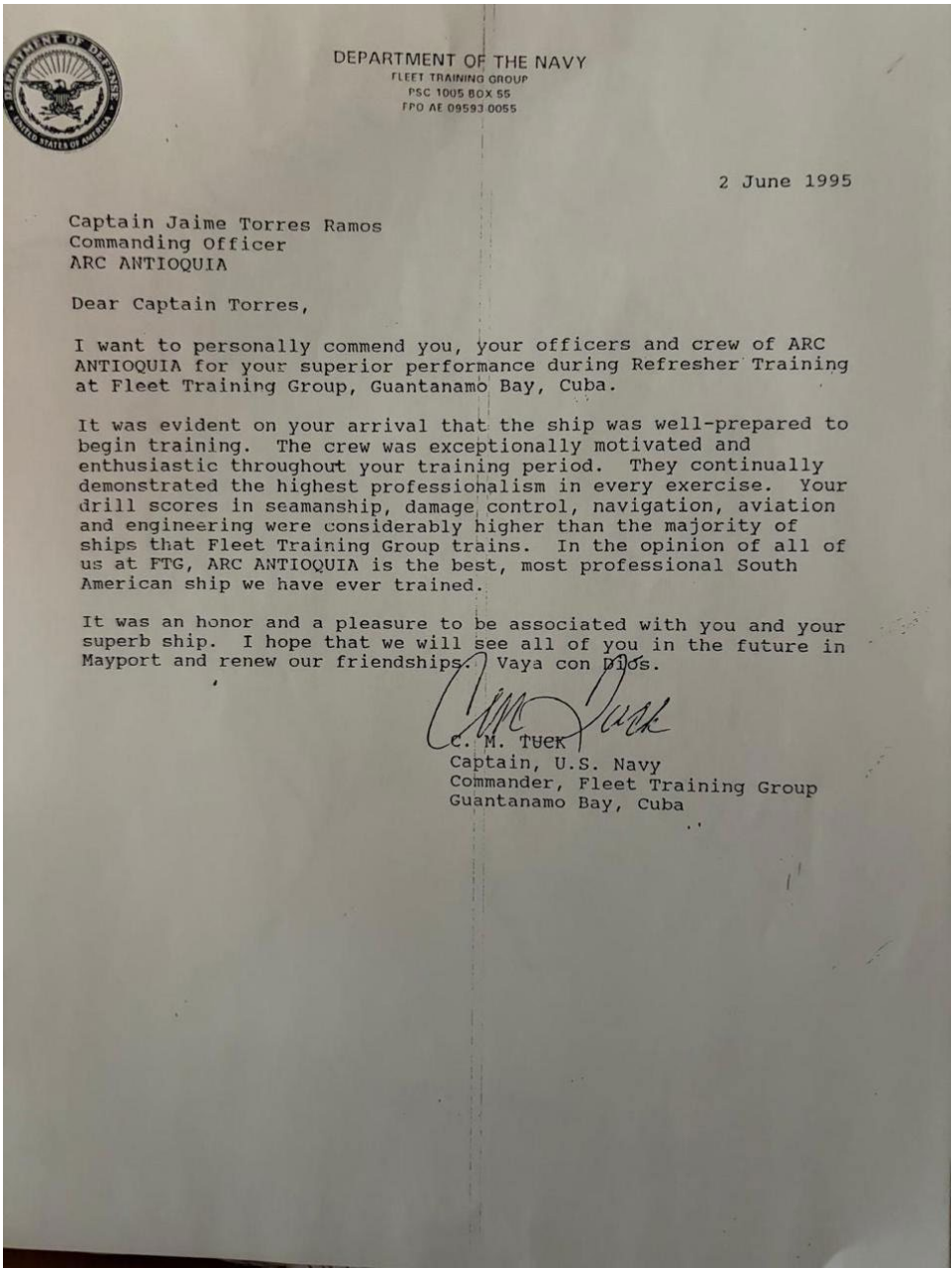
En el año 2001, fue elegido como gobernador de Antioquia el oficial profesional de la Armada, Ingeniero Guillermo Gaviria Correa; el suscrito oficial profesional, como Secretario de Gobierno; y el oficial Néstor Viola, como jefe de Orden Público, dirigiendo los destinos del departamento de Antioquia oficiales de la Armada Nacional, disponiendo de recursos departamentales para el sostenimiento del Batallón de Infantería de Marina en Matuntugo, localizado en la desembocadura del Río Atrato al mar de Urabá, y para sostenimiento de combustible de la lancha nodriza que patrullaba el río Atrato.

La Secretaria de Gobierno se convirtió durante tres años en una especie de embajada de la Armada Nacional en Antioquia.

El Departamento del Chocó, en vez de utilizar las vías Quibdó-Pereira y Quibdó-Medellin, carreteras con graves problemas geológicos, insolucionables y con derrumbes permanentes, debería mirar al Mar de Urabá, con su gran autopista fluvial, como es el río Atrato, hacia el puerto de “Puerto Antioquia” y mejorar su economía para exportar sus productos por ese Puerto.



CYBER- RECUERDOS





Equipo de básquetbol 1967

Rivera, Jorge Alberto Páez Escobar, Luis Patiño, Carlos Umaña y Hugo Molina.



12-A Lunes, agosto 16, 1982

Perece oficial naval al no abrirse su paracaídas

SINCELEJO. (De Blas Piña Salcedo).— Al no abrirse su paracaídas cuando practicaba un salto al vacío desde un avión de la FAC, a 3.000 metros de altura, pereció en la mañana del sábado el subcomandante de la base naval de Coveñas, mayor de infantería de marina, Ramiro Salazar.

El accidente se produjo en desarrollo de los entrenamientos que periódicamente programan las Fuerzas Armadas para mantener en buena forma los escuadrones de paracaidistas.

Testigos de la tragedia manifestaron que el destacado oficial no logró inexplicablemente, dada su gran pericia en estos menesteres, hacer uso del paracaídas auxiliar. Salazar en su rápido descenso trató infructuosamente de planear con su cuerpo, pero lo venció la fuerza de la gravedad.

Desde hacía dos años, el mayor Salazar había asumido el subcomando de la Base Naval ARC Coveñas. Su hoja de vida da cuenta que se distinguió por ser un excelente oficial, además de temerario y buen compañero.

Integrante del escuadrón anfibio de las fuerzas militares colombianas, poseía cualidades físicas óptimas necesarias para el participar en



Mayor Ramiro Salazar L.

tareas de gran riesgo, como la de lanzarse al mar desde un avión en pleno vuelo para poco después despojarse del paracaídas y sumergirse con tanque de oxígeno a regular profundidad.

El alto oficial tenía 38 años de edad, y estaba casado y deja dos hijas. Su cuerpo fue trasladado a Bucaramanga, de donde era oriundo.

CYBER-SOCIALES



El martes 21 de julio, se llevó a cabo la reunión y almuerzo de ex Presidentes de Cotecmar donde se recibió información y trataron temas de la empresa q avanza positivamente. De izq. a derecha el Valm Sáchica, Valm Ordóñez, Valm Iriarte, CALM Arango, CALM Pulido, Marta Vanegas, CALM Walter Wilches, Presidente actual, VALM Carreño, Valm Vergara y VALM Reina.



Almuerzo informal. Casa de Ingenieros Militares. GR Freddy Padilla, CN Luis Enrique Torres, TN Luis Bernardo Castro Villegas y VALM William Porras



18 de agosto. Cumpleaños 80 del sr. CN(r) Ricardo Alvarado Reyes. Celebración en Santa Marta. TN Willian Elías, TN Oscar Arboleda y CN Ricardo Alvarado.

CYBER-NOTICIAS: LA ARC EN LAS NOTICIAS MUNDIALES

BUQUE DE APROVISIONAMIENTO DE GRUPO DE COMBATE "BERLÍN" SE UNE A LA MISIÓN DE LA OTAN



En MarineForum, 27 de agosto de 2026

"La disposición operativa y la capacidad de combate son la medida de todas las cosas." PIZ Marine (Oficina de Información Pública de la Armada)

El jueves 27 de agosto de 2026, el buque de aprovisionamiento de grupo de combate "Berlín" zarpa a las 12:00 horas de su puerto base, Wilhelmshaven. Bajo el mando del capitán de fragata Martin Kiesewetter, el buque se integrará hasta finales de enero de 2027 al Grupo Marítimo Permanente 1 de la OTAN (Standing NATO Maritime Group 1, SNMG 1). Cerca de 200 militares se encuentran a bordo.



EGV "Berlín" durante un reaprovisionamiento en el mar (RAS) junto a la fragata colombiana Almirante Padilla. Foto: Armada de Colombia

La tripulación deja atrás un exigente programa de entrenamiento. "La disposición operativa y la capacidad de combate fueron la medida de todas las cosas", afirma Kiesewetter. Según él, los últimos meses forjaron una fuerte cohesión entre la tripulación, que ahora espera con entusiasmo entrenar

junto a los socios de la OTAN y asumir nuevos retos. Dentro de la agrupación, el "Berlín" cumple un doble papel: participa en las maniobras y, al mismo tiempo, abastece a otros buques con combustible, víveres, material y munición. Durante el reabastecimiento en el mar, conocido como "Replenishment at Sea" (RAS), hasta tres buques de guerra navegan uno junto al otro, sobre el mismo rumbo, con apenas unos 50 metros de separación. Además de la tripulación permanente, viajan también integrantes del Escuadrón de Aviación Naval 5 de Nordholz, así como personal médico especializado.

La SNMG 1 es, desde 1967, una agrupación marítima permanente de la OTAN. La conforman varios destructores y fragatas, junto con —generalmente— un buque de aprovisionamiento de distintos países miembros. Hasta 2005, la agrupación llevó el nombre de "Standing Naval Force Atlantic".

Los tres buques de la clase Berlín, con cerca de 20.000 toneladas de desplazamiento, son las unidades más grandes de la Armada Alemana. Abastecen a las agrupaciones en el mar, cuentan con capacidades médicas especializadas y comunicación satelital. En el hangar caben dos helicópteros de transporte Sea Lion. Esto permite que las agrupaciones navales operen de forma independiente de los puertos durante periodos mucho más prolongados.

LA ARMADA DE COLOMBIA REFUERZA LA ATENCIÓN DE DESASTRES CON EL STAN LANDER "LA GUAJIRA"

En MarineForum, 26 de agosto de 2026

Colombia se prepara para el cambio climático

En Cartagena de Indias, la Armada de Colombia pone en práctica las lecciones aprendidas de los últimos huracanes de gran intensidad y se prepara para un cambio climático cada vez más perceptible en el Caribe. Precisamente para los archipiélagos de San Andrés y Providencia, ubicados a 600 kilómetros del territorio continental frente a la costa nicaragüense, la Armada de la República y las entidades de gestión del riesgo de desastres se ven obligadas una y otra vez a brindar ayuda humanitaria en zonas alejadas de una infraestructura en condiciones adecuadas.



Además de las seis lanchas de desembarco de 50 metros de la clase Tribugá, de diseño nacional y uso militar, la Armada adquirió a través del astillero Damen en Curazao (Países Bajos) la construcción de un nuevo Stan Lander 5612 como plataforma logística de apoyo para situaciones de emergencia. Con 57 metros de eslora y 725 toneladas de desplazamiento —capaz de operar en aguas someras y de transportar contenedores mediante sistema Ro-Ro—, el "La Guajira" está hecho a la medida para estas tareas. Prácticamente, un buque "listo para usar".

CYBER-POESÍA: FIEBRE DEL MAR

Tengo que volver a los mares,
al mar solitario y al cielo,
y todo cuanto pido es un barco de alto porte
y una estrella que me guíe;
y el golpe del timón y el canto del viento
y el estremecimiento de las velas blancas,
y una niebla gris sobre el rostro del mar,
y el gris amanecer que despunta.

Tengo que volver a los mares,

pues la llamada de la marea que corre
es una llamada salvaje, una llamada clara
que no puede ser negada;
y todo cuanto pido es un día ventoso
con las nubes blancas volando,
y la espuma que salta y la estela que se alza,
y las gaviotas que gritan.

Tengo que volver a los mares,
a la vida errante de gitano,
al camino de la gaviota y al camino de la ballena,
donde el viento es como un cuchillo mojado;
y todo cuanto pido es una alegre camaradería
con un compañero de viaje que ría,
y un sueño tranquilo y un dulce ensueño
cuando termine la larga travesía.

John Masefield — Sea Fever



ARC GLORIA en Islandia.

CYBER-HUMOR



CYBER-CORREO DE LA ARC "LULU"



El rincón del Panda – Haciendo patria por el mundo: Cordial saludo 🐼. Cape Liberty cruise port Bayonne, NJ. & New York maritime port, NY. – el Panda

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

Realizados por el Sr. CN(r) Cesar Martínez Pardo
318 383 1157

EQUIPOS DE SEGUNDA (¡COMO DE PRIMERA!)

COMPUTADORES DE SEGUNDA

ALQUILER DE EQUIPO PARA EMPRESAS

**EQUIPOS TECNOLÓGICOS A TU ALCANCE
Y A PRECIOS QUE TE CONVIENEN**



**VENTA Y ARRIENDO
DE LAPTOPS PARA PYMES**



**DAVID VELANDIA
3174251710**



3228578826 – German Rojas

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

@panteragpt

¡Somos PANTERA GPT!

La plataforma de IA *Neurosimbólica* que automatiza, ejecuta y escala su negocio.

No es un chatbot.	Bienvenido a la IA que realmente trabaja con eficiencia.
Olvida los chatbots.	Es la IA que hace crecer su negocio.
Más que IA conversacional.	Automatización inteligente para empresas.
No somos IA genérica.	Somos inteligencia enfocada en grandes resultados.
IA que no solo responde.	IA que ejecuta y genera valor.
No hablamos como humanos.	Nueva manera de ejecutar procesos repetitivos.
No es ChatGPT.	Es IA para escalar su empresa.
Menos conversación.	La mejor relación costo / resultados.

Plataforma de IA para equipos de operaciones, que manejen un alto volumen de datos.

Consulte ahora con un experto:

David Velandia: +57 317 425 1710
Roberto Acosta: +57 310 857 5582

MELTEC

NUESTRO PORTAFOLIO

DISEÑAMOS SOLUCIONES 360°

Para tus proyectos



PARTNERS ALIADOS



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

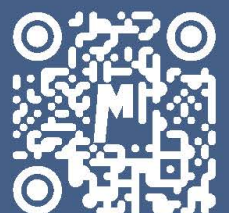
Ecuador

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

SÍGENOS EN REDES



www.meltec.com.co



ALL REPS TU AGENCIA DE VIAJE

Tu agencia de viajes en Colombia con 31 años de experiencia

Safari en África y Estambul: 14 Días por Masái Mara y el Bósforo

Vive un safari de 14 días por Kenia, Tanzania y Estambul en 2026. Incluye tiquetes, visas, Masái Mara y paseo por el Bósforo. ¡Reserva hoy tu gran aventura!

AllReps
VIAJES Y TURISMO

Más Información

📍 Dirección Calle 97 Bis # 19 - 20 oficina 502 110221 Bogotá, Colombia

☎ +57 601 743 4113

🕒 +57 316 2526505 +57 3124470822

MASCARÓN DE PROA



Cyber-Corredera

E-mail: enfermero@cyber-corredera.de

Derechos Reservados

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