



ARMADA
DE COLOMBIA
Protegemos el azul de la bandera

Pañol de la historia

ISSN 1900-3447
Diciembre 2025

Fascículo No. 76
Dirección de Comunicaciones Estratégicas



Presentación

A los Marineros de Colombia se dedica este trabajo de investigación sobre la historia naval, plasmado en crónicas que resumen las hazañas de aquellos que combatieron por todas las causas, navegando cargados de ilusiones y tiñendo el mar con su sangre.

Los PAÑÓLES DE LA HISTORIA, son un homenaje al pasado que como el mar, es infinito e inescrutable, pretendiendo rememorar la historia, convirtiendo la pluma en espada, los argumentos en un cañón y la verdad en un acorazado.

Agradezco al señor Almirante Juan Ricardo Rozo Obregón Comandante de la Armada Nacional, la deferencia de mantener la edición de estos resúmenes. Este trabajo desea llevar el mensaje de la historia a aquellos hombres de mar y de guerra, que fueron arrullados por las olas y embriagados con su encanto.

JORGE SERPA ERAZO
Vicepresidente del Consejo de Historia Naval de Colombia





A la Deriva en alta Mar: “Una historia de supervivencia y fe inquebrantable”

Por: Teniente Coronel de Infantería de Marina (R) Jorge Rojas Vargas

Hoy les quiero compartir una vivencia que, hace 40 años nos enfrentó al miedo más profundo, a la posibilidad de perderlo todo. Sin embargo; en medio de la adversidad, emergió una historia de esperanza, fe y valentía que merece ser contada.

La década de 1980 fue un crisol de transformaciones. Mientras el mundo celebraba avances tecnológicos, culturales y científicos, la política global se debatía en las tensiones de la Guerra Fría. Desde 1945 hasta la caída del Muro de Berlín en 1989, esta confrontación ideológica entre el bloque Occidental (capitalista), liderado por EE. UU., y el Oriental (Comunista), bajo la Unión Soviética, generó una carrera armamentista y conflictos que resuenan aún hoy: Corea, Vietnam, la Crisis de los Misiles en Cuba y Afganistán, además de un casi nulo relacionamiento diplomático y comercial global.

En América Latina, el eco de la Revolución Cubana (1956-1959) inspiró el surgimiento de grupos de izquierda en múltiples naciones. Colombia no fue ajena a esta realidad.



Año 1962. Nombre del buque: Bussard. Bandera: República Federal Alemana. Representante: Argo Reederei Richard Adler & Sohne, Bremen, German Federal Republic.



En 1985, grupos como el ELN¹, EPL², FARC-EP³, M-19⁴, Movimiento Armado Quintín Lame, Comando Ricardo Franco y Autodefensa Obrera, junto al poder de los carteles de Cali y Medellín, habían sumido al país en una grave crisis de orden público y gobernabilidad.

Bajo este contexto, en septiembre de 1985, la Armada de Colombia decidió destinar el buque ARC “San Andrés” para transportar y custodiar material de guerra del plan Neptuno, orientado a adquirir nuevas unidades de superficie. El trayecto se planeó desde Italia hasta Colombia.

El buque de carga, construido en 1961, medía 69 metros de eslora⁵, 10 de manga⁶ y tenía un desplazamiento de 998 toneladas⁷, con una velocidad promedio de 12 nudos. Poseía dos bodegas refrigeradas, alojamientos, puente de mando⁸ y máquinas en popa⁹, y pañoles en proa¹⁰. Su nombre original era Mayaca Express y meses antes había sido incautado con sustancias ilícitas a bordo por el DAS¹¹ en la Isla de San Andrés. Puesto a disposición del Consejo Nacional de Estupefacientes y bajo el estado de sitio¹² vigente desde 1984 por el homicidio del ministro de Justicia Rodrigo Lara Bonilla, se autorizó la destinación de medios de transporte decomisados por narcotráfico para uso oficial. Así, el cinco de julio de 1985 el Ministerio de Justicia lo puso bajo custodia provisional de la Armada Nacional.

Tripulado por oficiales y suboficiales del recién desactivado buque oceanográfico ARC “San Andrés”, la embarcación adoptó este nombre mientras cumplía operaciones institucionales. Se inició entonces la planeación y el alistamiento logístico, incluyendo el acondicionamiento técnico, operativo y de seguridad, y la designación de personal de apoyo idóneo. Además de la tripulación de cubierta e ingeniería de otras unidades, se ordenó la participación de un equipo de Comandos Anfibios de las Fuerzas Espe-

ciales de Infantería de Marina para proteger la carga. Esta fue la razón de mi asignación inesperada a la comisión colectiva transitoria especial del servicio, al mando de seis suboficiales de Infantería de Marina.

La comisión fue oficializada con la Resolución número 5324, firmada el 18 de octubre de 1985 por el Ministro de Defensa Nacional, General Miguel Vega Uribe. En ella, se autorizaba el zarpe del ARC “San Andrés” a puertos de Italia y las Islas Canarias para transportar material reservado del Plan Neptuno a Cartagena, con fechas específicas para cada puerto entre el 28 de octubre y el 30 de diciembre de 1985.

La travesía inicia

A bordo del ARC “San Andrés”, el Teniente de Navío José Manuel Guillen Monroy asumía el rol de comandante, mientras que el Capitán de Fragata Oscar Flavio Barón Reyes ejercía como comodoro¹³. Fieles a lo planeado, zarpamos¹⁴ de Cartagena (Colombia) la mañana del lunes 28 de octubre. Bajo un cielo azul vibrante, un sol radiante y un mar verde azulado en calma, con una agradable temperatura de 28°C, iniciamos nuestro rumbo hacia el primero de nuestros tres puertos de destino. La tripulación, en sus posiciones asignadas, ejecutó la maniobra de zarpe y salida de la bahía sin contratiempos, adentrándonos en la inmensidad del océano.

Una vez a mar adentro las tareas y actividades a bordo se distribuyeron, incluyendo las rutinarias guardias de mar¹⁵. Los primeros días transcurrieron con normalidad, pero poco a poco el mar comenzó a agitarse. El viento arreciaba con fuerza y la temperatura ambiente descendía drásticamente, llegando hasta los 2°C. A pesar del cambio en las condiciones el ánimo a bordo se mantenía alegre, cordial y tranquilo.

El décimo día de navegación, el miércoles seis de noviembre, me encontraba en el puente de mando

¹ Ejército de Liberación Nacional.

² Ejército Popular de Liberación.

³ Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia – Ejército del Pueblo.

⁴ Movimiento 19 de abril.

⁵ Dimensión de un barco tomada a lo largo del eje de proa hasta la popa.

⁶ La mayor anchura de un buque.

⁷ Peso de una embarcación sin carga.



como jefe de la tercera guardia de mar. En ese momento, escuchábamos una emisora española que transmitía la impactante noticia de la toma del Palacio de Justicia por el grupo terrorista M-19 en Bogotá (Colombia). La guardia saliente descansaba, y el resto de la tripulación cumplía sus tareas administrativas, operativas y de mantenimiento.



Año: 1972. Nombre del buque: Bussard. Bandera: Holandesa. Representante: Ir. Henricus (Harry) Nicolaas Maria Nefkens h.o.n. Zeederij Nefkens, Rotterdam, Zuid-Holland, Netherlands.

El fuego a bordo

De repente, de forma abrupta, sobre las 11:30 de la mañana una voz de alerta rasgó el aire: “¡Humo en el cuarto de máquinas!”. La reacción de la tripulación fue inmediata. El plan de seguridad contra incendios¹⁶ se activó y cada hombre se movió a su posición asignada. Sin embargo, el primer respondiente a la emergencia se vio imposibilitado de continuar; el fuego lo detuvo. El incendio se había originado en la popa del buque hacia el costado de babor¹⁷, en la segunda cubierta¹⁸, justo en las inmediaciones de las escaleras de acceso, encima del cuarto de máquinas¹⁹.

Allí, muy cerca de uno de los camarotes²⁰ asignados a un grupo de suboficiales y del respaldo de todos los recursos del sistema contra incendios, el marino intentó sofocar las llamas con el primer extintor, pero el fuego no cedió. Al instante, otros tripulantes, con extintores en mano, lo rodearon y activaron los suyos. Al agotarse los extintores y sin poder acceder al compartimento²¹ donde se encontraban otros sistemas contra incendios, recurrimos a baldes y ollas con agua del mar. Pero la fuerza del incendio y la cantidad de humo no disminuían; por el contrario, aumentaban su intensidad. La visión y las vías respiratorias de quienes estábamos presentes se vieron severamente afectadas, obligándonos a retroceder.

La embarcación, recubierta de madera y con mamparos²² de aserrín prensado, ofrecía el combustible ideal. Sumado a la fuerza del viento, las llamas se avivaron y se extendieron con aterradora facilidad hacia los demás compartimientos del buque.

Al ver la intensidad del fuego, el comandante del buque tomó una decisión crucial: evacuar a todo el personal de la zona del castillo de popa hacia la proa, ordenando cerrar todas las escotillas²³ en un desesperado intento por ahogar el incendio, ya que carecíamos de los recursos necesarios para sofocarlo. Además, nuestro equipo de Fuerzas Especiales de Infantería de Marina tenía un depósito de armamento y munición en la cubierta baja de la popa, que amenazaba con explotar en cualquier momento.

A pesar de todas las medidas adoptadas, los resultados esperados no llegaron. Lamentablemente, el incendio se agravó tan rápido que las llamas cubrieron toda la zona del castillo de popa. La decisión del comandante y el comodoro fue que la tripulación permanecería sobre la estructura del buque el mayor tiempo posible, solo si las condiciones lo permitían. Abandonar la embarcación era la última opción, una medida extrema, pues

⁸ Zona donde se encuentran los equipos y controles para llevar a cabo la dirección de la navegación.

⁹ Sector trasero de un barco.

¹⁰ Sector delantero de una embarcación.

¹¹ Departamento Administrativo de Seguridad.

¹² Medida excepcional que permite al gobierno suspender temporalmente garantías constitucionales en situaciones de emergencia.

¹³ Encargado de dirigir y tomar las decisiones apropiadas para regresar con la carga a Cartagena.



permanecer a bordo era más seguro y nos hacía más visibles que estar en las balsas.

Ya en la proa, reorganizamos a la tripulación para continuar combatiendo el fuego. Comenzamos a extraer agua del mar con baldes atados a cabos²⁴, lanzándola desde la cubierta. Era una labor físicamente extenuante y peligrosa debido al calor del fuego combinado con el denso humo. Nuestros sistemas respiratorios estaban afectados, al igual que la vista y el olfato. La probabilidad de sufrir quemaduras por las láminas de acero al rojo vivo era alta.

Después de un tiempo, mientras intentábamos inútilmente apaciguar las llamas, escuchamos una serie de fuertes explosiones en la popa de la embarcación. Lo que tanto temíamos se acababa de materializar: las granadas almacenadas en la bodega destinada para el material de guerra del grupo de Fuerzas Especiales de Infantería de Marina estaban activándose y estallando. El peligro era inminente. Por la ubicación de las granadas, existía la probabilidad de que el casco²⁵ de la embarcación se perforara, lo que, en efecto, sucedió, materializando el riesgo de una perforación y posterior inundación.

Las circunstancias del incendio se desarrollaron con una velocidad asombrosa. La contingencia nos forzó a reaccionar a medida que los eventos se presentaban. Con el paso de las horas nos fuimos haciendo más conscientes de la situación crítica en la que nos encontrábamos. Aproximadamente hacia las 16:00 horas, el panorama era desolador. Estábamos en medio del Océano Atlántico, con el buque al garete: sin timón, sin motor y sin fluido eléctrico. Estábamos a la deriva, a merced de los vientos y las corrientes, con la popa asentada, agua en el cuarto de máquinas y un incendio inmenso a bordo, totalmente fuera de control y sin recursos para combatirlo. El mar se había tornado alborotado y grueso, con olas de cinco a seis metros de altura, grado 6 en la escala de Douglas²⁶, mientras la temperatura del mar esta-

ba por debajo de 0°C y la del ambiente cercana a los 2°C, bajo un cielo completamente nublado.

Un rayo de esperanza en la oscuridad

La llamada de auxilio, el “Mayday”, no había sido recibida por ninguna embarcación ni estación náutica. Estábamos incomunicados y sin medios para pedir ayuda. Todos los chalecos salvavidas se habían quemado y uno de los dos botes salvavidas inflables no pudo ser accionado. La tierra más cercana se hallaba a 800 millas náuticas de distancia. Para añadir a la desolación tiburones merodeaban a la vista, circundando nuestra nave. A pesar de este panorama desolador seguimos trabajando con fe y esperanza, aferrándonos a la posibilidad de retomar el control y asegurar nuestra supervivencia.

El sol se fue ocultando, la temperatura ambiente descendía a cada minuto y la oscuridad de la noche nos envolvió por completo. El cansancio y el desánimo se hicieron palpables en la tripulación. Gradualmente abandonamos los esfuerzos por sofocar las llamas. Por instinto, la mayoría nos agrupamos en los espacios restantes de la proa, a la intemperie buscando el calor humano y el contacto social. Un pequeño grupo encontró refugio en el pañol²⁷ de proa.

Al principio entre nosotros se escuchaban todo tipo de manifestaciones: diálogos, rezos fervientes, reclamos, lamentos, lloriqueos y gritos desesperados. Desde lo más profundo del corazón, suplicábamos a Dios que se apiadara de nosotros. Sabíamos que solo un milagro podría salvarnos. Poco a poco un silencio sepulcral se fue apoderando del ambiente a bordo, hasta que solo el sonido infinito del inmenso océano, la brisa marina y el crujir del fuego sobre las láminas de acero rompían la quietud. Nos sumergimos en nuestros pensamientos y temores más íntimos, preparándonos para un desenlace fatal.

Hacia las 23:00 horas el silencio fue interrumpido abrupta e inesperadamente por la voz de un marino

¹⁴ Momento en que un barco deja el puerto.

¹⁵ Grupo de marinos que tiene a su cuidado la navegación del buque durante un periodo de tiempo determinado.

¹⁶ Establece los requerimientos para la prevención y protección contra incendios en los buques.

¹⁷ Banda del buque que queda a la izquierda de un observador colocado mirando de popa hacia la proa.

¹⁸ Son cada una de las superficies de madera o metálicas de un buque, a diferentes alturas respecto de la quilla.

¹⁹ Alberga los motores, generadores y otros equipos necesarios para el funcionamiento del barco.

que gritaba con júbilo: “¡Una luz... una luz!” De inmediato, otros respondieron en voz alta: “¿Dónde?... ¿Dónde?”, mientras el resto de la tripulación permanecíamos atentos, con la esperanza de distinguir el resplandor. Debíamos esperar a estar en la cresta de la ola para poder observar el horizonte. Pasaron unos minutos hasta que el suboficial logró señalar la dirección del supuesto destello: al costado de babor, hacia la popa de nuestro buque.

Lo que lográbamos ver en la lejanía era un minúsculo punto de luz blanca que aparecía y desaparecía generando confusión sobre su ubicación exacta. ¿Estaba en el cielo o en el mar? Reconocer objetos a intervalos en alta mar no es sencillo y menos de noche, cuando las imágenes visuales se tergiversan. Por ello era imposible estimar la distancia en millas náuticas entre nuestra posición y esa luz. El buque, entre el valle y la cresta de las olas tardaba un promedio de dos a tres minutos en alcanzar la cima. Al estar en la cresta, cada uno de nosotros veía algo diferente, o simplemente no distinguía nada. Algunos tripulantes negaban la existencia de la luz; otros aseguraban que era una estrella, un buque, un avión o una estrella fugaz. Yo permanecía a la expectativa, en silencio, observando. Esta situación desató una fuerte discusión a bordo, con gritos, insultos e incluso manoteos, pues cada uno estaba convencido de poseer la verdad sobre la misteriosa “luz”.

Tras un largo y tenso debate comenzamos a distinguir claramente el horizonte. Identificamos; sin lugar a dudas, que se trataba de un buque. Sin

embargo, no lográbamos determinar su rumbo, ya que no distinguíamos las luces de navegación²⁰. Una nueva discusión estalló: algunos afirmaban que se alejaba, otros que se acercaba o que navegaba paralelo a nuestra posición. Toda esta incertidumbre generaba una tensión y angustia palpables en nuestro comportamiento y expresiones.

Ante la duda de si el buque nos había avistado, y bajo el liderazgo del comandante y el comodoro, se determinó el momento oportuno para utilizar las tres bengalas disponibles. Así, el Sargento Segundo de Infantería de Marina Carlos Borja trepó al mástil de proa con las bengalas. Con la habilidad de un acróbata, y sin elementos de protección logró ac-



Año: 1974. Nombre del buque: Bussard. Bandera: Dinamarca. Representante: Rederiet J. Roed, Svendborg, Denmark.

tivar las señales de emergencia en tres momentos distintos, aprovechando los breves segundos en que estábamos en la cresta de las olas.

En la madrugada del jueves siete de noviembre, hacia las 02:00 a.m., una ola de alegría nos invadió al ver que la embarcación navegaba directamente

²⁰ Lugar en el que se alojan los tripulantes o pasajeros de un buque.

²¹ Espacio cerrado del buque cuya premisa más importante es garantizar una flotabilidad estable en caso de averías.

²² Dividen el buque en compartimientos dando consistencia a su estructura.

²³ Abertura en la cubierta de un barco que sirve para acceder a las distintas partes de la embarcación.

²⁴ Amarras que se utilizan en un buque durante el proceso de atraque o remolque.

²⁵ Principal componente estructural de un barco que está diseñado para flotar y moverse en el agua.



en nuestra dirección. Lentamente, se acercaba. Al no tener forma de comunicarnos con ella el comandante tomó la decisión de enviar a un tripulante que hablara inglés en el bote Zodiac²⁹ con motor fuera de borda que teníamos a bordo. Para esta misión fui escogido junto a dos suboficiales del equipo de Comandos Anfibios que yo designé: el Sargento Segundo de Infantería de Marina Carlos Borja y el Cabo Segundo de Infantería de Marina Víctor Gruesso.

Procedimos con lo pertinente, en condiciones extremadamente difíciles y riesgosas. No contábamos con el equipo adecuado: ni sistemas de comunicación, ni chalecos salvavidas, ni luces de navegación, ni linternas, ni pitos, ni brújula, ni vestimenta de protección. Solo teníamos las grandes olas, el viento, el frío y la oscuridad, que nos jugaban en contra. Sin embargo nuestro entrenamiento, experiencia y capacidades como integrantes de las Fuerzas Especiales de Infantería de Marina nos daban la confianza para seguir adelante.

Con gran esfuerzo y con la ayuda de la tripulación bajamos el bote al nivel del mar agitado. Descendimos con mucha dificultad, abordamos el Zodiac, tomamos nuestras posiciones (motorista, ayudante del motorista y proel³⁰), soltamos amarras e iniciamos el desplazamiento. Al principio lográbamos visualizar tanto nuestro buque como el que se acercaba. Sin embargo rápidamente perdimos ambos puntos de referencia; solo los distinguíamos a la distancia cuando el Zodiac estaba en la cresta de una ola. Luego no divisaba ninguna luz, estaba desorientado.

Aunque la situación era angustiante, como comandante y proel, permanecí marcando con mi brazo el rumbo del bote al motorista. Mi única referencia eran las estrellas. Además, debido a la intensidad del viento, solo podíamos comunicarnos mediante señales corporales como movimientos de brazos y manos. En uno de los tramos del recorrido cuando

íbamos ascendiendo hacia la cresta de una gran ola, el motor fuera de borda de 40 HP se apagó. Quedamos a la deriva. Inmediatamente el motorista tiró manualmente la piola del motor varias veces para darle arranque. Al no tener éxito, los Comandos Anfibios Borja y Gruesso le quitaron la tapa al motor, realizaron algunos ajustes y verificaron el bidón y la manguera del combustible. Después de varios minutos e intentos logramos encenderlo de nuevo.

Continuamos el trayecto. Al alcanzar la cresta de una de las descomunales olas, apareció ante mis ojos un bote de rescate color naranja, totalmente cerrado, que cruzaba nuestra proa. Fue una aparición repentina tan cerca de nuestro Zodiac, que por mi posición en la proa, pude aferrarme fuertemente con mis manos al bote de rescate. Inmediatamente procedí a amarrar el Zodiac al bote y a golpear la parte externa, buscando que nos escucharan. En ese momento un marino se asomó por la escotilla, indicándome con sus manos que me desplazara hacia el interior del bote.

EL rescate Ruso

Antes de proceder di instrucciones claras a los suboficiales Borja y Gruesso para asegurar su integridad. El movimiento incesante del bote, provocado por el oleaje y la superficie mojada hacían que cada paso fuera un desafío. Con gran dificultad, logré llegar a la escotilla. Una vez dentro me presenté ante el oficial a cargo, quien, para mi sorpresa, pertenecía a un buque de bandera rusa. Iniciamos una conversación que se transmitía radialmente en tiempo real con el capitán del buque ruso, mientras nos dirigíamos hacia la posición de nuestro ARC "San Andrés" en llamas. A la tripulación rusa le costaba entender que no tuviéramos tripulantes muertos ni heridos, que estuviéramos atravesando el Atlántico en un buque mercante sin mercancía, y que esa embarcación en llamas fuera parte de la Armada Nacional. Al llegar a la altura del ARC "San Andrés", la marejada³¹ difi-

²⁶ Escala que clasifica los diferentes estados del mar en 10 grados tomando como referencia el tamaño de las olas.

²⁷ Compartimiento de un buque diseñado específicamente para almacenar víveres.

²⁸ Utilizadas para señalar una posición, el rumbo y el estado de un buque.

²⁹ Lancha inflable semirrígida.

³⁰ Marinero que está ubicado más a proa de una embarcación y maneja el bichero.

³¹ Agitación de las olas en el mar.

cultaba la maniobra de abordaje. Nos mantuvimos a una distancia prudente mientras se realizaban las coordinaciones necesarias. Durante ese tiempo, me asomé por la escotilla del bote para observar el entorno. Ante mis ojos se alzaba el gigantesco buque ruso a uno de los costados, con potentes reflectores iluminando toda el área donde se encontraban nuestro buque en llamas y el bote de rescate. Era una perspectiva completamente opuesta a la que habíamos enfrentado. Habíamos pasado de la oscuridad a la luz, del sonido del fuego y el océano a escuchar motores, movimientos y voces. El olor y el sabor a mar, una combinación de algas, salitre y pescado que se aferraba a nuestros cuerpos, era difícil de describir, similar al de la sal marina. Experimentamos una sensación interna inigualable: ¡Estábamos vivos y siendo rescatados!

La difícil maniobra de transbordo de la tripulación colombiana al buque ruso se realizó utilizando otro bote de los rusos. Un pequeño grupo de marinos, conformado por los Comandos Anfibios, personal de ingeniería y dos suboficiales de cubierta, permaneció a bordo del ARC “San Andrés”, con el apoyo de un par de tripulantes rusos, para iniciar la extinción del incendio con el equipo contra incendios del buque ruso.

Durante el movimiento de personal, el timón y la hélice³² del bote ruso se enredaron con una cuerda proveniente de nuestro buque. Tras varios intentos fallidos, la situación empeoró, poniendo en alto riesgo la seguridad de los tripulantes. En ese instante, el suboficial Víctor Gruesso, por iniciativa propia y sin previo aviso, saltó al agua con un cuchillo y cortó rápidamente las cuerdas que obstruían la propela del bote. Al salir a flote, quedó paralizado y desorientado. Los efectos del agua fría le provocaron signos de hipotermia. Fue auxiliado de inmediato, recibiendo inyecciones intramusculares y siendo cubierto con

mantas térmicas. Permaneció en observación por más de dos horas. Tan pronto como se extinguió el incendio y se evaluaron los daños, se procedió al remolque de nuestro buque con los recursos disponibles, que no eran los óptimos.

Al abordar el buque ruso, nos condujeron a los seis oficiales de la Armada Nacional colombiana al puente de mando. Allí nos esperaba el capitán Periperichenko, al mando del buque. Sus palabras, en inglés, resonaron con un profundo significado: “Bienvenidos al buque de bandera rusa Captain Gudin. Hoy ustedes han vuelto a nacer, y su madre es esta embarcación. Mi dedo índice les salvó la vida,



Año: 1979. Nombre del buque: Bussard. Bandera: Singapur. Representante: Sorek Shipping Ltd, Singapore, Singapore Datos Historicos del Buque.

ya que manteníamos nuestro rumbo con destino a Cuba y, por causas de una tormenta, realizamos un desvío de 100 millas náuticas, en cuyo recorrido los encontramos a ustedes. Sobre la carta de navegación señalé con mi dedo la ruta a seguir.” posteriormente, el comandante y el comodoro de nuestro buque notificaron formalmente lo ocurrido a la Armada colombiana.

El Kapitan Gudin era un buque granelero de bandera rusa que transportaba trigo hacia Cuba. Nos recibieron de forma cordial a bordo y nos asignaron camarotes. Dado que la mayoría vestíamos pantalonetas, bermudas y camisetas mojadas y

³² Medio propulsor que al que le hace girar el motor.



sucias, nos suministraron ropa y calzado de talla extragrande, que adaptamos como pudimos. En el encuentro inicial entre el Teniente de Navío José Manuel Guillén y el Capitán Periperichenko, se acordó que la tripulación del ARC “San Andrés”, para mantenerse activa, apoyaría los trabajos del buque conforme a sus especialidades. Se designó personal incluso para labores de lavandería.

Un final inevitable

El remolque del ARC “San Andrés” presentó serias dificultades, principalmente porque el buque se encontraba asentado en la popa. Los cables y guayas de remolque se reventaron en varias oportunidades y las condiciones atmosféricas que comenzaron a empeorar, no eran las mejores. Esto llevó al capitán del buque ruso a convocar al TN Guillén y al CF Barón para notificarles que no podía continuar con el remolque. Era necesario tomar una decisión. Luego de realizar las consultas previas con Colombia, se acordó hundir el buque. El sábado nueve de noviembre, día y medio después de haber iniciado el remolque, comenzaron los preparativos para el hundimiento del ARC “San Andrés”. Nuevamente fue necesario transbordar personal del área de ingeniería para abrir las válvulas de fondo, que permitirían el ingreso de agua y la inmersión del buque.

El fuerte sonido que producía la embarcación mientras se hundía era imponente, difícil de describir. Se asemejaba a un grito, mezclado con la sensación de angustia y dolor, provocado por el aire que ingresaba a los compartimientos. Además, como se realizó un abarloamiento³³ por el costado de estribor del buque ruso, en el momento de iniciar la inmersión, este también se escoró, lo que nos causó angustia y confusión. A ello se sumaban las pitadas protocolarias que emitía el Kapitan Gudín mientras el ARC “San Andrés” se iba a pique hacia las profundidades del Océano Atlántico.

La ceremonia fue muy emotiva para todos los marinos colombianos allí presentes. Fue conmovedor presenciar el hundimiento de una parte de nuestro país que, durante varios días, también fue nuestro

hogar y escenario de experiencias compartidas. Mi alma se llenó de tristeza.

Durante nuestra estadía en el buque ruso, en las noches, nos proyectaban películas en blanco y negro sobre la revolución rusa, y se promovió un espacio de intercambio cultural donde, entre otras cosas, nos enseñaban ruso y nosotros enseñábamos español. Nada que hacer; afrontábamos permanentemente situaciones nuevas e impredecibles, y teníamos que adaptarnos rápidamente a lo que viniera. Ahora había que definir nuestro puerto de destino, ya que estábamos en plena Guerra Fría y las relaciones internacionales entre algunos países eran complicadas. Colombia no tenía relaciones diplomáticas con Cuba, por lo que no podíamos arribar a la isla. Luego de realizar las evaluaciones pertinentes, se concertó entre los mandos y el Capitán Periperichenko que el rumbo a tomar sería Santo Domingo, República Dominicana.

Llegamos a inmediaciones de Santo Domingo el viernes 15 de noviembre, después de nueve días de navegación en el buque ruso. Dado que los rusos no podían arribar a República Dominicana por falta de relaciones diplomáticas entre ambos países se habían realizado coordinaciones previas para un transbordo de la tripulación colombiana a un remolcador en aguas internacionales que nos llevó al puerto de Santo Domingo. Allí nos esperaban el CN Jaime Rangel Santos, Agregado Naval, y el SMIM Damián Lara Duque, Secretario de la Agregaduría.

Una vez en tierra firme, en las instalaciones portuarias de Santo Domingo, nos entregaron efectivo y documentos de identificación, ya que habíamos perdido nuestros pasaportes durante el siniestro. Después, nos trasladaron en bus al centro de la ciudad para adquirir artículos de aseo, ropa y otros elementos necesarios. Fue allí donde nos enteramos de la triste noticia de la erupción del volcán Nevado del Ruiz, que había sepultado al municipio de Armero en nuestra querida patria, ocurrido dos días antes. Nos alojaron en el hotel Comodoro, nos ofrecieron un recorrido por la ciudad y permanecemos en Santo Domingo hasta el lunes 18 de noviembre. Por su parte, el Agregado Naval coordinaba la logística del regreso a Colombia.

³³ Colocarse junto a otra embarcación para amarrarse a la misma.

Finalmente, llegamos a Barranquilla, donde nos esperaba un bus de la Armada Nacional que nos transportó a Cartagena, a las instalaciones del Comando de la Fuerza Naval del Atlántico. Después de un breve recibimiento, se nos dio la orden de no comentar con nadie lo ocurrido por razones de la investigación en curso. La tripulación fue asignada a nuevas unidades. Desde entonces, la tripulación nunca volvió a reunirse ni se ha comentado o escrito sobre este episodio.

Este siniestro nos deja varias lecciones aprendidas, tanto a nivel profesional como personal, dignas de ser evaluadas y compartidas en las escuelas de formación y capacitación a las generaciones actuales y futuras. Terminó haciendo un reconocimiento especial a la valerosa tripulación (27 marinos) del ARC "San Andrés" de 1985. Agradezco profundamente a Dios por esta segunda oportunidad de vida y la posibilidad, como sobreviviente, de compartir lo que ocurrió durante el naufragio.

COARC 7

REPUBLICA DE COLOMBIA COMGENERAL No. 5- *Lucas*

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
SECRETARIA GENERAL

RESOLUCION NUMERO 5324 DE 19
18 OCT. 1985

por la cual se autoriza salida al exterior a una Unidad a Flote de la Armada Nacional y se asigna en comisión colectiva transitoria especial del servicio a su tripulación.

EL MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL
en uso de sus facultades legales,

RESUELVE :

ARTICULO 1o.- A partir del veintiocho (28) de Octubre y hasta el treinta (30) de Diciembre de 1985, autorizase el zarpe del ARC. "SAN ANDRES" con destino a los Puertos de Livorno y Talamone (Italia) y Las Palmas (Islas Canarias), con el fin de transportar material reservado del Plan Neptuno a Cartagena.

ARTICULO 2o.- De conformidad con lo dispuesto en el Artículo 106, Literal b), Numeral 2o. del Decreto 89 de 1984 y Artículo 67, Literal b), Numeral 1o. del Decreto 2247 del mismo año, asignase en comisión colectiva transitoria especial del servicio en puertos extranjeros, la tripulación a bordo del ARC. "SAN ANDRES", durante los siguientes lapsos, así :

En el Puerto de Livorno (Italia) del veinticinco (25) al treinta (30) de Noviembre de 1985, inclusive.

En el Puerto de Talamone (Italia) del primero (1o.) al dos (02) de Diciembre de 1985, inclusive.

En el Puerto de Las Palmas (Islas Canarias) el día doce (12) de Diciembre de 1985.

OFICIALES.-

001 Capitán de Fragata OSCAR FLAVIO BARON REYES, 5908222.
002 Teniente de Navío JOSE MANUEL GUILLEN MONROY, 7019902.
003 Teniente de Navío LUIS GUILLERMO VANEGAS SILVA, 7100308.
004 Teniente de Fragata JAIME HERRERA OROZCO, 7815190.
005 Teniente de Fragata MAURICIO BEJARANO URREGO, 7917805.
006 Subteniente de Infantería de Marina JORGE ROJAS VARGAS, 8100182.

SUBOFICIALES.-

001 Suboficial Jefe LUIS FELIPE OLIVARES CHACON, 6761859.
002 Suboficial Primero CLEMENTE ANTONIO PEREZ BUELVAS, 7020144.
003 Suboficial Primero CARLOS MANUEL DIAZ VALDIRIS, 6731704.
004 Suboficial Primero FABIO RAMON CASTRO GARZON, 7000630.
005 Suboficial Primero GILBERTO CHARRY LOZANO, 6818368.
006 Suboficial Segundo HERNANDO DE JESUS MERINO RENALS, 7217794.
007 Suboficial Segundo WILLIAM LOPEZ GUZMAN, 7206175.
008 Sargento Segundo de Infantería de Marina CARLOS BORJA OSSO, 7526474.
009 Suboficial Tercero HERNANDO GUERRERO CASTRO, 8102615.
010 Suboficial Tercero ORLANDO ENRIQUE DURAN PARRA, 8102229.
011 Suboficial Tercero LUIS ALEJANDRO SANABRIA CEPEDA, 8102652.
012 Suboficial Tercero JOSE GUSTAVO HERNANDEZ MARTIN, 7724292.
013 Suboficial Tercero ORLANDO GOMEZ DIAZ, 8020475.

...



**ARMADA
DE COLOMBIA**
Protegemos el azul de la bandera



www.armada.mil.co