



Informativo virtual
para integrar la familia
naval colombiana



04.2026 - N° 299
www.cyber-corredera.de

Unidos por el mar
y exhaustos por
el último poste

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

<mailto:enfermero@cyber-corredera.de>

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

EN ESTA EDICIÓN:

PALABRAS PARA MI VIEJO

ARC 24 DE JULIO

CULTURA NAVAL: LUCES DE NAVEGACIÓN

CYBER-HISTORIAS DEL MAR: EL FIASCO DEL SUPERSUBMARINO

ZAFARRANCHO GRÁFICO

CYBER- RECUERDOS

CYBER-SOCIALES

CYBER-HUMOR

CYBER-HISTORIA: MISTERIOSO REGALO SOVIÉTICO

NOTICIAS DEL MAR

CYBER-ARTE NAVAL

CYBER-CORREO DE LA ARC "LULU"

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

MASCARÓN DE PROA

PALABRAS PARA MI VIEJO

Por CF(r) Carlos Ortiz Rangel

Muchas gracias a todos de corazón por todas las palabras de consuelo y apoyo en estos momentos de partida y dolor... Quiero compartirles las palabras que dije en el funeral de mi Padre a varias personas que me las solicitaron. De corazón y en nombre de mi familia: GRACIAS...!!!

PALABRAS PARA MI VIEJO



Gracias a todos por estar acá con nosotros...

Cuando un padre muere, se va su figura y su presencia, pero siempre permanece su recuerdo y su legado. Eso lo sabemos todos. Pero con mi Padre, no solo nos queda su recuerdo y su legado... nos queda todo lo que hemos sido, somos y seremos.

Mi Padre fue un hombre bueno, todos los acá presentes lo saben, una persona dedicada a sus hijos y a su hogar. Un marino de buques de guerra antiguos, oxidados y calientes como plancha hirviendo, que cruzó muchas veces el océano teniendo como norte su familia y como faro la ilusión de volver a su dulce hogar; que trasnochó y le prestó servicio a la patria muchos años desde nuestros buques en alta mar en muy lejanas tierras y logró atesorar una hoja de vida intachable, razón por la cual lo siguen recordando en la institución.

Como profesor militar, impartió cátedra en electricidad y sus materias afines, logrando el reconocimiento de sus alumnos. Alumnos que lo recuerdan igualmente siempre con mucho cariño; no obstante, era una "cuchilla" con sus clases en la Escuela Naval de Cadetes en Cartagena, donde estuvo de planta muy buenos años y donde corrió nuestra más hermosa niñez.

Esos años, precisamente esos años, son lo que seguramente mis hermanos y yo recordamos con especial cariño. Siempre nos dio ejemplo en todo, por lo que nosotros aprendimos de las buenas costumbres, el respeto a la dignidad de las personas y el carácter para abordar los problemas que la vida nos fue

presentando. Ya en el retiro de la Marina, y como docente en la UIS, siguió su singladura entre libros, bibliotecas y notas, que lo hicieron meritorio del mismo respeto que tuvo cuando estuvo en uniforme.

Ese fue el profesional. Pero el personal, el de la casa, el de todos los días, fue un hombre tranquilo, humilde y sesudo. Poco cariñoso, pero presente y sobre todo, siempre dispuesto a un consejo, una recomendación y una palabra de aliento cuando estas se necesitaban. Mi Papá, nuestro Papá, era un hombre alegre cuando estaba departiendo en lo social, dicharachero, buen bailarín y conversador de mil historias y de tragos cortos... Amigo sincero de sus amigos y de los boleros de todas esas épocas.

Su vida, marcada por la ausencia de su padre —mi abuelo, al que nunca conocí—, fue obra de la Mamaquina mi abuela. La señora Elvia, esa viejita que a pulso y cosiendo lo sacó adelante en la vida y de la que guardo los más lindos recuerdos cuando yo, el mayor de 5 hermanos y su primer nieto, prefería quedarme con ella los fines de semana en su compañía y despertaba temprano solo para peinarle su larga, blanca y sedosa cabellera. Ya estás con ella, mi viejo querido, ya puedes con seguridad haberle dado un abrazo y verla, ya puedes descansar a su lado y regocijarte con su presencia.

Pero si algo se llevó en el corazón mi Papá, fue el amor por mi madre y su esposa. Qué dedicación, qué entrega, qué sacrificios, qué cariño, madrecita... Usted, señora Lucila, puede estar tranquila y feliz con la inmensa satisfacción del deber cumplido por lo que hizo y dejó de hacer por él. Qué ejemplo para todos nosotros. No hay día en que ella no estuviera —no solo estos últimos años, sino toda su vida— pendiente de todos sus detalles, desde la comida, sus pintas, sus compromisos y la administración de todos los gastos de nuestra casa.

Lucilita, la amamos mucho no solamente porque es nuestra madre, sino por esa entrega al hombre que nos dio la vida. Por favor, quédese con nosotros, ayúdenos a sobrellevar esta pérdida teniéndola muchos años con nosotros. La queremos, la respetamos, la atesoramos y queremos brindarle muchas experiencias que se quedaron esperando ese momento en que podía viajar tranquila y estar con sus hijos en la distancia. La necesitamos y pedimos a la divina providencia que nos siga permitiendo a sus hijos, nietos, bisnietos, nueras, sobrinas y familia toda, su sonrisa, su alegría, su ternura, su calidez y su presencia.

Si...! No será fácil para ninguno de nosotros sobrellevar esta pérdida. Pero debemos estar agradecidos con la vida que nos haya regalado por casi 100 años a este Padre que hoy despedimos con dolor, pero con infinito amor y agradecimiento por todo lo que hizo por cada uno de nosotros. Él dejó en nosotros su huella, su esencia, su razón de ser.

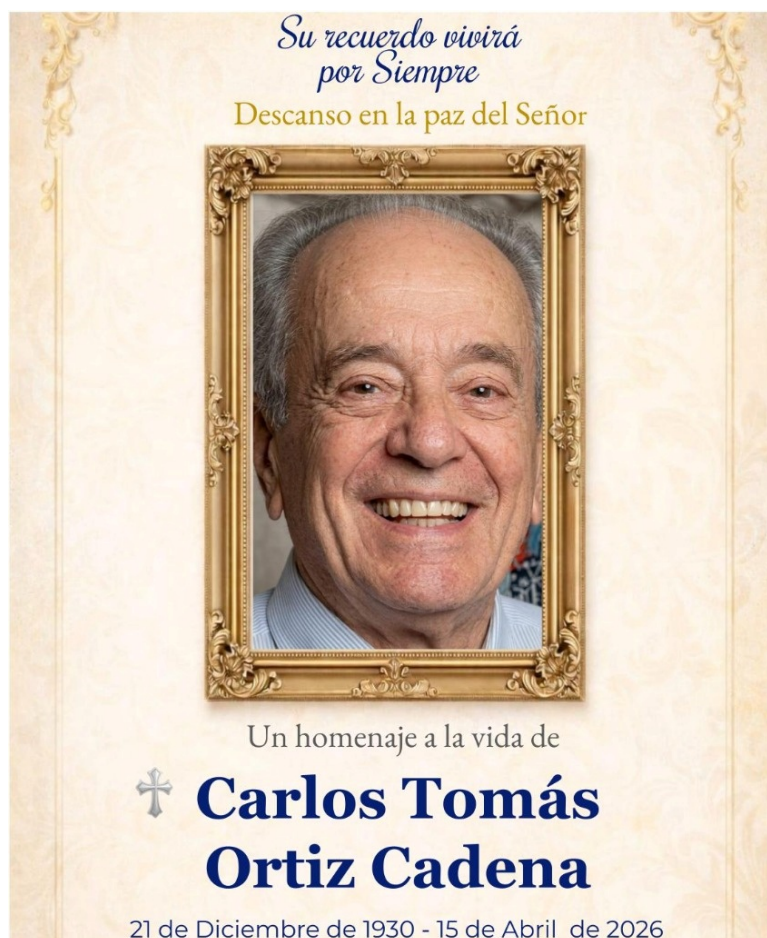
Para quien les habla —y acá hablaré en primera persona— fue mi Capitán Ortiz. Como oficial naval, como él, seguí sus aguas, tuve y mantuve una hoja de vida que cuidar y engrandecer en la Marina. Crecí viéndolo crecer entre el sol, la sal, la brisa y el mar. Cómo voy a extrañar esos almuerzos en casa y las estancias cerca del televisor, donde solo hablábamos del mar y de las aventuras a bordo. Cómo voy a extrañar verlo en su sillón con un libro en sus manos; cómo voy a extrañar a mi ejemplo y figura Naval. Haber compartido con mi Papá la vocación por las cosas del mar y la vida militar, creó un cordón de plata que siempre me ha mantenido unido a él, así yo estuviera en la distancia, y así seguirá siendo.

Mi querido Capitán, padre y abuelo, en nombre de su esposa, hijos y toda esa bella familia que nos rodea, solo nos resta desearle buen viento y buena mar... Que su trasegar por los mares del recuerdo nos permita saber que ya está en puerto seguro, con las amarras al muelle y en compañía de los que ya antes se fueron y que hoy lo reciben con regocijo.

Váyase tranquilo, Papá... que acá nos quedamos cuidando a la Mamá y solo deseando algún día volver a verlo nuevamente, para darle un abrazo y volver a recrear todos esos momentos que ahora se harán inolvidables, únicos, irrepitibles y plenos de nostalgia en su memoria.

Buen viaje, mi viejo querido, ve con Dios, ¡inavega tranquilo y en paz...!!





ARC 24 DE JULIO



El patrullero oceánico ARC "24 de Julio" fue entregado a la Armada de Colombia

Carlos Vanegas, 2 de febrero de 2026

La entrega oficial del patrullero oceánico colombiano ARC "24 de Julio" a la Armada de Colombia representa uno de los logros más significativos en la historia de la construcción naval e industrial del país. La ceremonia tuvo lugar en la base naval ARC Bolívar y fue presidida por el Almirante Juan Ricardo Rozo Obregón, comandante de la Armada de Colombia. El Almirante firmó el acta oficial de entrega de este buque, el más grande diseñado y construido en el país hasta la fecha.

Este proyecto, desarrollado por COTECMAR, es el resultado de más de diez años de colaboración entre la Armada de Colombia y el astillero colombiano, desde la fase conceptual hasta su finalización. Refleja una visión estratégica orientada a fortalecer la soberanía, la seguridad marítima y la autonomía tecnológica del Estado colombiano. El proceso de construcción, que comenzó en marzo de 2023 y concluyó tras dos años y medio de trabajo ininterrumpido, requirió el uso de más de 1.070 toneladas de acero, 11 toneladas de aluminio y casi 90 kilómetros de cableado. La obra cumplió con exigentes estándares internacionales, demostrando la alta competencia de la industria naval nacional.

Potencia de fuego

Desde el punto de vista tecnológico, el ARC "24 de Julio" integra soluciones modernas que optimizan la seguridad, la eficiencia operativa y la vida útil del buque, estableciéndolo como una plataforma para operaciones navales de alta complejidad. Cuenta con una serie de sistemas que lo convierten en una plataforma multipropósito de vanguardia.

- Armamento principal: Un cañón Oto Melara de 76 mm.
- Armamento secundario: Una estación de armas remota ATK M242 de 25 mm y dos montajes de ametralladoras M2 de 12,7 mm.
- Sistemas ópticos: La empresa española EM&E Group integró sus sistemas electro-ópticos OTEOS y APOLO, mejorando las capacidades de vigilancia marítima, control de tiro y observación.
- Capacidad futura (misiles): Se ha reservado espacio para la posible integración de misiles antibuque en el futuro.

El buque dispone además de una cubierta de vuelo y un hangar para helicópteros de hasta 11 toneladas, así como áreas para la operación de drones. Esto amplía las capacidades de vigilancia, reconocimiento y despliegue en el ámbito marítimo. Para misiones de interdicción, control marítimo o rescate, el patrullero está equipado con botes auxiliares de despliegue rápido. La tripulación permanente consta de 64 personas, con capacidad adicional para transportar entre 45 y 109 pasajeros según la misión.

Uno de los avances más destacados del proyecto es la integración de un sistema de gestión de combate desarrollado en Colombia, basado en las arquitecturas Link-Co y ARC-Daret-Barracuda. Esta tecnología fortalece la independencia operativa nacional y optimiza la interoperabilidad entre sensores, sistemas de comunicación y armamento. Gracias a este enfoque, el POC 24 de Julio está preparado para misiones de vigilancia marítima, monitoreo ambiental, lucha contra el narcotráfico, operaciones de búsqueda y rescate, ayuda humanitaria y la extensión de la presencia en áreas marítimas estratégicas.

El impacto del proyecto trascendió el ámbito puramente militar, generando 1.114 empleos directos y 2.228 empleos indirectos e inducidos. Además, participaron 343 empresas nacionales e internacionales como proveedores de bienes y servicios, fortaleciendo así la cadena productiva y el desarrollo industrial del país.

Durante la ceremonia de entrega, el Vicealmirante Luis Fernando Márquez Velosa, presidente de COTECMAR, destacó que este buque es un ejemplo concreto del talento colombiano y del valor de la cooperación institucional en la construcción de plataformas navales complejas destinadas a servir al país durante décadas. Con el patrullero oceánico ARC "24 de Julio", Colombia reafirma su compromiso con el desarrollo de capacidades estratégicas y el fortalecimiento de su industria nacional.

Tal como nos explicó el Vicealmirante Márquez Velosa durante la pasada feria Expodefensa, el buque:

"Representa un avance significativo. Este prototipo presenta mejoras en diseño, autonomía, habitabilidad y capacidad operativa en comparación con proyectos anteriores de la clase OPV-80. Además, consolida una línea de construcción naval que ya es un referente regional". (Carlos Vanegas)



Lenght over all:	93,00 m
Beam moulded:	14,00 m
Depth:	7,00 m
Design draught:	4,10 m
Displacement at design draught:	2665 t
Total crew:	120 p

CULTURA NAVAL: LUCES DE NAVEGACIÓN

Verde a estribor, rojo a babor: historia de un código que salva vidas en el mar

ANTES DE LAS LUCES: SEÑALES EN LA OSCURIDAD

Desde la antigüedad, los navegantes debieron resolver el problema de hacerse visibles o de reconocer a otros buques durante la noche. Los fenicios, griegos y romanos usaban braseros de hierro colgados en la proa o en la popa, donde se quemaba madera resinosa o brea. Estos faroles de fuego abierto eran peligrosos a bordo de embarcaciones de madera y proporcionaban poca orientación sobre el rumbo o la intención del barco. En los puertos, los egipcios y griegos erigieron torres con fuego permanente —el más célebre, el Faro de Alejandría, construido hacia el 280 a.C.— pero esas estructuras guiaban hacia tierra, no identificaban buques en movimiento.

Durante la Edad Media, las ordenanzas marítimas del Mediterráneo (como el Libro del Consulado del Mar, siglo XIII) mencionaban la obligación de llevar algún tipo de luz nocturna para no ser abordado por sorpresa, pero sin prescribir colores ni posiciones. En el norte de Europa, la Liga Hanseática exigía una linterna blanca en el mástil como señal de presencia, sin distinguir lado ni rumbo.

LOS PRIMEROS REGLAMENTOS: EL VAPOR CAMBIA TODO

La llegada del buque de vapor a inicios del siglo XIX transformó radicalmente el problema. Los vapores podían mantener rumbo y velocidad en cualquier condición, lo que hacía que las colisiones nocturnas se volvieran mucho más frecuentes y letales. El número de naufragios en el Canal de la Mancha y en el Atlántico Norte se disparó durante las décadas de 1820 y 1830.

En respuesta, la Trinity House —la autoridad de faros y ayudas a la navegación del Reino Unido, fundada en 1514— comenzó a estudiar el problema. En 1838, el Parlamento británico aprobó la Steam Navigation Act, que obligaba a los vapores a llevar luces de posición durante la noche. Esta ley especificaba una luz blanca en el mástil, pero aún no prescribía colores diferenciados por banda.

El paso decisivo llegó en 1848. La Trinity House, tras estudiar el efecto de diferentes filtros de vidrio coloreado sobre la visibilidad nocturna, recomendó formalmente el uso de luz verde para la banda de estribor (derecha) y luz roja para la banda de babor (izquierda). La elección no fue arbitraria: el verde y el rojo eran los colores ya usados en las señales ferroviarias terrestres de la época —el primer ferrocarril público del mundo, el de Stockton a Darlington, databa de 1825— y los marinos podían reconocerlos con facilidad.

"Verde a estribor, rojo a babor" — La regla que adoptó la Marina Real Británica en 1848 y que el mundo entero terminaría copiando.

En 1852, el Board of Trade británico extendió la obligación a todos los buques que faenaban en aguas del Reino Unido. A partir de entonces, el sistema se difundió con rapidez por la Royal Navy y las flotas mercantes del Imperio Británico, que en ese período dominaban los mares del mundo.

DE REGLA BRITÁNICA A NORMA UNIVERSAL: 1889

Durante la segunda mitad del siglo XIX, cada potencia marítima fue adoptando variantes propias del sistema, lo que generaba confusión en los puertos internacionales. Para resolverlo, en 1889 se celebró en Washington D.C. la Primera Conferencia Internacional sobre Reglamentos de Abordaje, convocada por el gobierno de los Estados Unidos. Participaron representantes de 26 naciones, entre ellas el Reino Unido, Francia, Alemania, España, los Países Bajos y los propios Estados Unidos.

La conferencia codificó el sistema de luces de navegación que básicamente existe hasta hoy: luz verde en el sector de estribor (arco de 112,5°), luz roja en el sector de babor (arco de 112,5°) y luz blanca de alcance en la popa. Las luces de tope —blancas, hacia proa— diferenciaban vapores de veleros. Cada tipo de buque (de motor, de vela, fondeado, en faena de pesca) recibiría con el tiempo su propio código lumínico específico.

EL SISTEMA ACTUAL: COLREGS 1972

El reglamento vigente en todo el mundo es el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar, conocido como COLREGS 1972, adoptado bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI) y en vigor desde 1977. Más de 150 países son partes del convenio.

La Regla 22 de los COLREGS especifica el alcance mínimo de visibilidad para cada luz: las luces de costado (rojo/verde) deben ser visibles a 2 millas náuticas en buques de más de 50 metros, mientras

que las luces de alcance blancas han de verse a 3 millas. El arco de visibilidad de cada color permanece igual al establecido en 1889.

Año	Hito	Ámbito	Fuente / Instrumento
1848	Luces rojo/verde por banda	Reino Unido	Trinity House / Steam Navigation Act
1852	Extensión a toda la marina mercante	Reino Unido	Board of Trade
1889	Primera norma internacional	26 naciones	Conferencia de Washington
1948	Unificación post-WWII	Internacional	SOLAS / IMCO
1977	COLREGS en vigor	Mundial (150+ países)	OMI – COLREGS 1972

¿POR QUÉ ROJO Y VERDE, Y NO OTROS COLORES?

La elección de rojo y verde responde a factores fisiológicos y tecnológicos. El ojo humano distingue mejor el rojo y el verde entre sí en condiciones de baja luminosidad —los conos de la retina responsables de esos dos colores operan incluso con poca luz—, mientras que el azul y el amarillo tienden a confundirse o a lavarse con las luces de puerto. Además, el vidrio coloreado rojo y verde era de fabricación relativamente simple y barata ya desde mediados del siglo XIX.

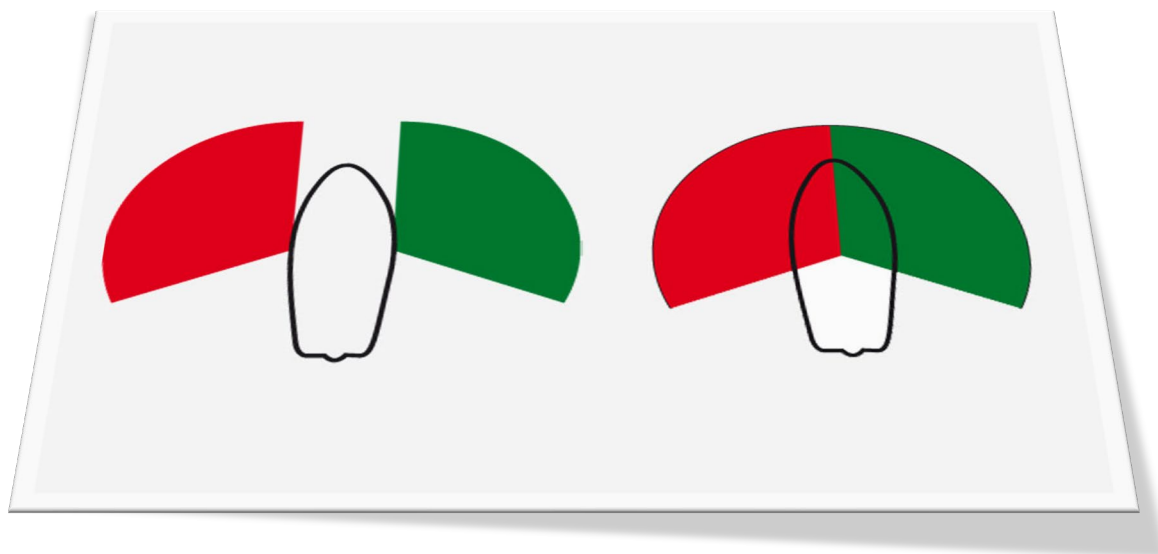
La mnemotecnia es universal entre los marinos: "rojo es el puerto (babor)" recuerda la letra P de Port en inglés, que coincide con la letra inicial de rojo en varios idiomas (Port / Red). En español la regla más usada es simplemente "BaBoR – Rojo", resaltando la doble B y la R.

QUÉ DICEN LAS LUCES SOBRE EL RIESGO DE ABORDAJE

El sistema de luces no solo identifica un buque: informa sobre la situación de abordaje. Si un navegante ve solamente la luz roja de otro buque, significa que el buque se aleja hacia la izquierda o está cruzando con babor hacia él. Si ve la verde, el otro avanza con estribor hacia el observador. Si ve ambas luces a la vez, el buque viene directamente de proa —situación de máximo riesgo de colisión—. La luz blanca de popa, sin verde ni roja, indica que se está siguiendo a ese buque en la misma dirección.

Este lenguaje lumínico, sin palabras ni radio, ha prevenido innumerables colisiones a lo largo de más de 175 años de uso continuo. Su vigencia en la era del AIS, el radar y las cartas electrónicas confirma la elegante eficacia de una solución decimonónica que resultó casi perfecta desde sus primeras versiones.

Referencias principales: *Trinity House records (1848) · Board of Trade regulations (1852) · Proceedings of the International Marine Conference, Washington, 1889 · IMO COLREGS 1972 · Lavery, B., Ship: 5000 Years of Maritime Adventure, National Maritime Museum, 2004.*



CYBER-HISTORIAS DEL MAR: EL FIASCO DEL SUPERSUBMARINO

La joya de la Armada

El fiasco del 'supersubmarino' español: torpedos que fallan, daños en misiones de la OTAN y más horas en el taller que en el mar



El submarino Isaac Peral durante la visita de la Ministra de Defensa, Margarita Robles, al astillero de Navantia en julio del 2023, cuatro meses antes de su entrega

Martín C. / Europa Press

Gemma Saura / Ignacio Orovio, Barcelona, 22/03/2026 06:00 Actualizado a 24/03/2026 17:43

El *Isaac Peral*, el flamante submarino S-81 de la Armada española, zarpó a principios de febrero para integrarse en la operación de vigilancia marítima Noble Shield de la OTAN en el Mediterráneo. Cuatro días después, regresaba de urgencia a Cartagena.

Navegando a poca profundidad y con mar gruesa, la tripulación oyó un estruendo. Planchas metálicas de gran tamaño –algunas, de casi una tonelada– se desprendían del casco. Al emerger, comprobaron que el submarino había perdido la superestructura de acero en la proa. Las piezas arrancadas golpearon la vela y la abollaron en varios puntos.

Podría haber sido mucho peor. Ninguna impactó contra el *snorkel*, el tubo que permite la entrada de aire a los motores. De haberlo hecho, el daño habría podido provocar una vía de agua. El incidente obligó a interrumpir la misión. El buque fue trasladado al astillero para una reparación urgente, para la que se utilizaron planchas del S-83, ya que las del S-82 ya estaban taladradas. No pudo volver a la mar hasta diez días después.

El episodio –que no trascendió– contrasta con el relato que ha acompañado al submarino desde su botadura, presentado como el mayor orgullo tecnológico de la Armada. En noviembre del 2023, cuando Navantia entregó el buque, el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, Antonio Piñeiro, celebró un "día ilusionante" y un "hito" para la modernización naval. La ministra de Defensa, Margarita Robles, habló de "un paso de gigante" y un motivo de orgullo nacional.

El S-81 no es un submarino más. Es el primero diseñado y construido íntegramente en España. El símbolo de una apuesta por la soberanía tecnológica en un arma clave para la disuasión naval. La serie tendrá cuatro unidades: al *Isaac Peral* le seguirán el S-82 *Narciso Monturiol* (previsto para 2026), el S-83 *Cosme García* (2028) y el S-84 *Mateo García de los Reyes* (2030). Solo once países en el mundo disponen de submarinos de guerra.

Pero tras esa imagen de éxito, la realidad operativa ha sido mucho más accidentada. El percance en la misión de vigilancia de la OTAN no es un caso aislado. Según fuentes conocedoras del programa, en los últimos meses se han acumulado incidencias en múltiples sistemas: en las válvulas de casco (con posibles problemas de diseño o materiales), el soplado de lastre líquido, la hidráulica que acciona timones de dirección y profundidad, la refrigeración de sistemas o el *snorkel*. También se han detectado fallos en escotillas y la propulsión, aunque con menor nivel de riesgo.

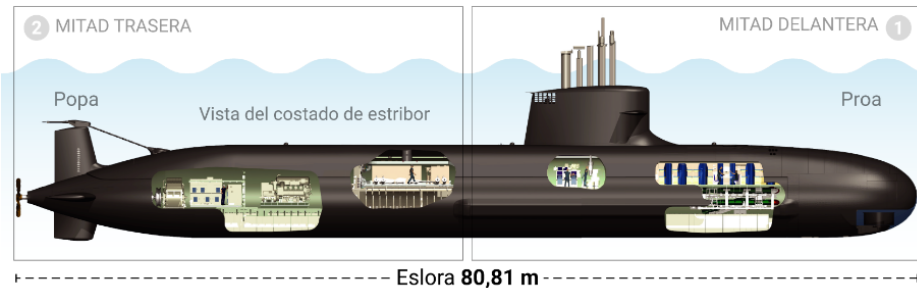
El buque ha encadenado reparaciones. Y, según estas fuentes, desde su entrega ha pasado más tiempo en el taller que en el mar.

Uno de los puntos más sensibles afecta al sistema de combate. En los últimos meses, el S-81 ha realizado una decena de ejercicios de lanzamiento de torpedos en aguas de Canarias o Almería. Ninguno ha dado en el blanco, afirman las mismas fuentes.

El submarino emplea el torpedo pesado DM2A4, de fabricación alemana y con sistema de gestión de la estadounidense Lockheed Martin. Las causas de los fallos no están claras. Podrían deberse al prolongado almacenamiento de los torpedos –adquiridos hace más de una década, antes de que el submarino estuviera operativo– o a problemas de integración entre sistemas.

El submarino S-81 Isaac Peral

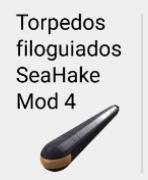
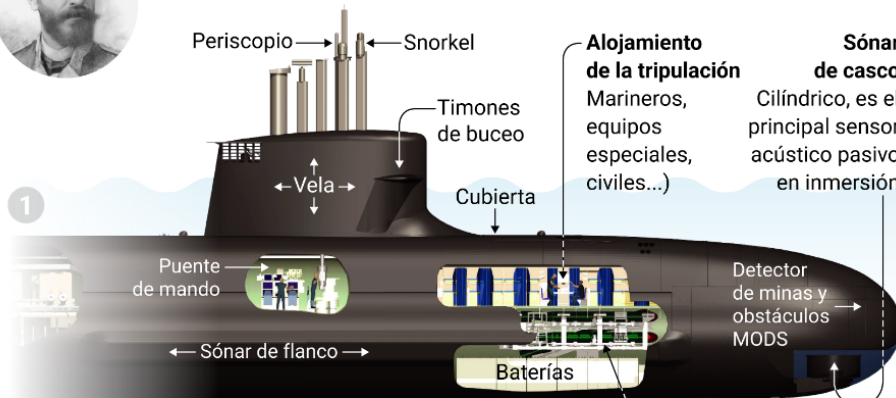
Es el primer **submarino de ataque** oceánico de diseño y fabricación íntegramente españoles. Es el primero de los cuatro submarinos de la **serie S-80 Plus**. En el futuro incorporará un **sistema de propulsión independiente del aire (AIP)** que aumentará considerablemente la autonomía y el sigilo del submarino



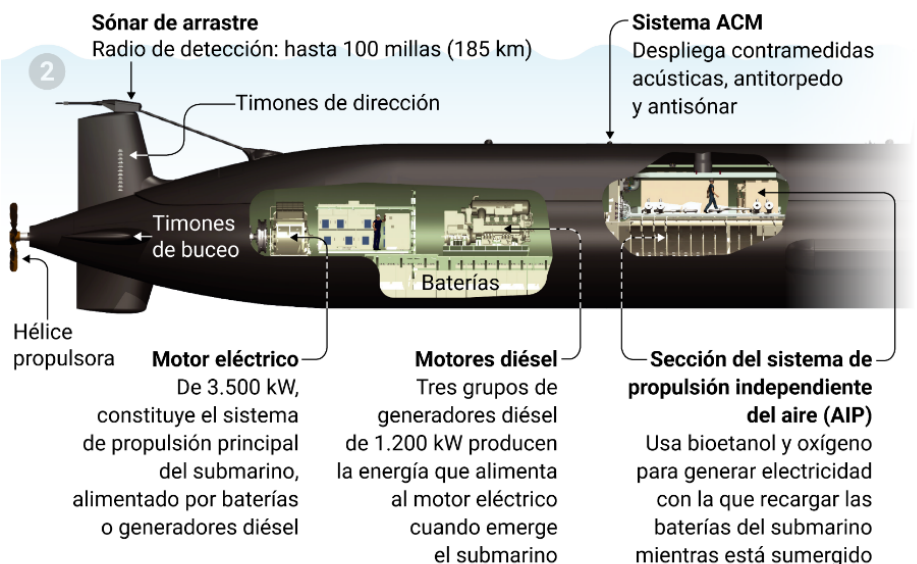
- Desplazamiento (sumergido): **2.965 Tn**
- Velocidad máxima (nudos): **10 (superficie) / 19 (sumergido)**
- Peso máximo: **22,8 Tn**
- Autonomía: **4.500 millas (unos 8.300 km) a 18 nudos / hasta 60 días (superficie) / hasta 3 semanas (sumergido con AIP) a 4 nudos**
- Profundidad: **+300 m**
- Tripulación: **32 marineros + 8 personal adicional**
- Fabricante: **Navantia, en Cartagena (Murcia)**
- Usuario inicial: **Armada española**
- Puesta en servicio: **noviembre 2023**



← El submarino lleva el nombre del oficial naval e ingeniero español Isaac Peral (1851-1895), que construyó en 1888 el *Peral*, el primer submarino a propulsión eléctrica funcional



Armas
6 tubos lanzatorpedos y capacidad para embarcar hasta 18 armas: misiles, torpedos o minas



Fuente: Armada Española, Navantia, Infodefensa, Revista Española de Defensa

LA VANGUARDIA

El Ministerio de Defensa reconoce incidencias, pero las enmarca dentro de la normalidad en un programa de esta complejidad. “Las incidencias fueron detectadas a lo largo de las distintas fases (...) y se han ido corrigiendo conforme a los procedimientos establecidos”, señala en un correo remitido a *La Vanguardia*.

Sobre los sistemas de armas, Defensa asegura que “se encuentran plenamente operativos” y han sido probados “satisfactoriamente” en varias ocasiones, “considerando exitoso su funcionamiento”. El pasado lunes se lanzaron dos torpedos “con absoluta normalidad”, añade.

En cuanto al episodio de febrero, Defensa lo atribuye a la mala mar y al “desprendimiento de elementos del revestimiento exterior” sin impacto en la seguridad. El ministerio no precisa cuánto tiempo ha estado realmente operativo frente al que ha pasado en mantenimiento o reparación, pero afirma que el submarino –entregado hace más de 840 días– “acumula 267 días de mar y más de 2.800 horas de inmersión desde su entrada en servicio”. “Se encuentra plenamente operativo”, insiste.

El programa S-80 nació a principios de los 2000 con un objetivo ambicioso: dotar a España de submarinos propios y romper la dependencia tecnológica de Francia. Durante décadas, la construcción naval submarina española se desarrolló en colaboración con la empresa francesa DCN (hoy Naval Group), con la que se fabricaron los submarinos Scorpène, vendidos a Malasia, Chile o India.

La alianza se rompió tras un deterioro progresivo de la relación desde que Navantia decidió en el 2006 no contar con DCN. La empresa francesa llevó a la española a los tribunales, acusándola de haber aprovechado la cooperación para adquirir conocimiento y competir por su cuenta, mientras que España denunciaba haber sido apartada de contratos internacionales. La ruptura fue total.

España emprendió entonces en solitario el desarrollo del S-80. El proyecto acumuló dificultades desde el inicio. La más sonada: en el 2012 se detectó un sobrepeso de 125 toneladas que comprometía la flotabilidad y obligó a rediseñar todo el buque y alargar la eslora casi diez metros.

El sistema de propulsión independiente del aire (AIP) tampoco estuvo listo a tiempo: los dos primeros submarinos lo incorporarán más adelante, lo que ha lastrado su competitividad.

La falta de experiencia industrial obligó a desarrollar desde cero componentes críticos como válvulas, bombas o sistemas eléctricos. Navantia especificó estos sistemas sin haberlo hecho antes, y las empresas que los fabricaron tampoco tenían experiencia. Esa es la principal razón de los fallos que están surgiendo ahora, señalan fuentes expertas.

El submarino es el buque más complejo de diseñar y fabricar. Requiere una extrema exigencia técnica: un fallo en sistemas esenciales puede provocar la pérdida del vehículo, al igual que ocurre con un avión o un satélite, y por lo tanto poner en grave peligro a su tripulación.

Estaba previsto que el primer sumergible estuviera listo en el 2011; no se entregó hasta el 2023, con más de una década de retraso. En realidad, Navantia lo entregó bajo presión del Ministerio de Defensa, sin haber completado las pruebas necesarias. La “entrega definitiva” del *Isaac Peral* no se produjo hasta un año más tarde.

El sobrecoste ha sido enorme. Los 2.135 millones de euros iniciales son ya 4.339 millones. El Consejo de Ministros aprobó en diciembre el último refuerzo: 432 millones para “poder alcanzar una configuración adecuada de los submarinos, adquirir repuestos y atender la gestión de las obsolescencias detectadas en los diferentes sistemas e instalaciones”. Una inyección que se enmarca no solo en el compromiso con la OTAN de destinar un 2% del PIB en Defensa, sino también en las capacidades operativas que las fuerzas armadas españolas deben alcanzar dentro de la Alianza.

El precio por unidad de los S-80 supera los mil millones, muy por encima de submarinos similares en el mercado. Navantia no está consiguiendo venderlo. El año pasado perdió contratos en India, Canadá y Polonia. Sus competidores –alemanes, franceses, coreanos– han sido los principales interesados en airear las dificultades de los submarinos españoles.

A ello se suma la situación de la empresa. Navantia acumula años en números rojos, a diferencia de las principales empresas de construcción naval de otros países europeos. En el 2024, las pérdidas crecieron un 61,7%, 197 millones, aunque la facturación creció un 6,6% hasta los 1.528 millones.

A principios de febrero, y a pocos meses de la entrega prevista del S-82, Navantia destituyó al director del negocio de submarinos, Agustín Álvarez Blanco. Lo sustituye Manuel Bermúdez de Castro.

El discurso oficial, especialmente desde ámbitos militares, es cerrar filas y defender a capa y espada el S-80. Sin embargo, muchas voces en el sector consideran un error histórico la decisión española de optar por una política técnica e industrial autárquica en la construcción de submarinos. Especialmente cuando la OTAN y la UE apuestan por la cooperación en programas de defensa: compartir desarrollo permite reducir costes, avanzar tecnológicamente y garantizar una mayor fiabilidad. Es también una de las recomendaciones del informe Draghi, que señala como debilidades críticas para Europa la fragmentación del mercado de defensa y la dependencia tecnológica externa.

Italia ha optado recientemente por abandonar su proyecto nacional para construir submarinos con Alemania, principal fabricante europeo, lo mismo que ha hecho Noruega. Una alianza que podría explorar España si la reconciliación con Francia no es posible.

ZAFARRANCHO GRÁFICO

Cyber-Director celebrando sus 80 años





Lo que se aprende y se practica, queda grabado en el corazón para siempre.

Desde el equipo de la Cyber-Corredera, queremos felicitar con todo el cariño y admiración en sus 80 años a nuestro querido director y fundador. Le deseamos lo más hermoso que la vida puede ofrecer: salud, alegrías y la satisfacción de ver cómo su legado sigue inspirando a generaciones.

Que siga siendo nuestra brújula en esta apasionante travesía que es la Cyber-Corredera, iluminando con su sabiduría y pasión a toda la gran familia Naval Colombiana.

¡Que sean muchos años más de historias, chismes y aprendizajes compartidos!

Con todo el afecto,

El equipo de la Cyber-Corredera

REGATA DE LOS ALMIRANTES IX EDICIÓN

La Bahía de Cartagena fue el escenario para el desarrollo de la novena Regata de los Almirantes, donde 17 veleros, entre esos tres de la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", zarparon con un total de 141 tripulantes.

En cada embarcación, se evidenció la integración entre almirantes activos y en uso de buen retiro, futuros Oficiales y navegantes de la ciudad, fortaleciendo los lazos entre generaciones y sectores alrededor de la pasión por el mar.

Las tripulaciones demostraron su destreza en el manejo del viento y la ejecución precisa de maniobras estratégicas, fundamentales para lograr un buen tiempo en competencia.

Esta regata fue, sin duda, un espacio de integración, deporte y tradición náutica.





La tripulación ganadora fue:

Alessio Burchi, Fran Edreira, Franki Edreira, Malena García, Lucas Ochoa, Juan Pastor, Miguel Hoyos, VALM (r) José William Porras Ferreira y CALM Rafael Callamand



¡El VALM (r) Porras levanta el trofeo!



ZARPE ARC GLORIA - ¡BUEN VIENTO Y BUENA MAR!

Desde Cartagena, zarpó nuestro @BuqueGloria en su Crucero de Entrenamiento de Cadetes No. 73. Nuestro embajador flotante recorrerá más de 19 mil millas náuticas y llegará a 17 puertos del mundo, estrechando lazos con naciones hermanas, al tiempo que forja la disciplina y vocación de la nueva generación de Oficiales Navales. 🌍 ⚓

En su primera fase, visitará Willemstad *cw*, Nueva Orleans *us*, Norfolk *us*, Baltimore *us*, Nueva York *us*, Boston *us*, Quebec *ca*, Reikiavik *is* y Ámsterdam *nl* con 66 alumnos de la Escuela Naval Almirante Padilla, mientras que en la segunda fase, con 70 cadetes a bordo, llegará a Oslo *no*, Hamburgo *de*, Le Havre *fr*, Dublín *ie*, Bilbao *es*, Oporto *pt*, Casablanca *ma* y Santa Cruz de Tenerife *es*.







Zarpe del ARC Gloria, abordo nuestro maravilloso apellido VARGAS, con la señora TENIENTE DE NAVÍO PAOLA VARGAS HERRERA, que gran orgullo ahijada, buen viento y buena mar.

Saludos, exCDNA Alejandro Vargas (NA 74-77)





Que duro ver partir a mi esposo por primera vez; que Dios los guarde y los proteja a todos

nenayanez14
Dios lo bendiga siempre 🙏🙏🙏

jhonnyjair
Dios los bendiga saludos desde San Francisco california.

El Buque Escuela ARC "Gloria" inicia su travesía internacional 2026.

PUERTOS Y FECHAS:

- Cartagena | Colombia | **Zarpa el 28 de abril**
- Willemstad | **Curaçao** | 02 MAY – 05 MAY
- Ponce | **Puerto Rico** | 10 MAY – 12 MAY
- New Orleans | **Estados Unidos** | 28 MAY – 01 JUN
- Norfolk | **Estados Unidos** | 19 JUN – 23 JUN
- Baltimore | **Estados Unidos** | 25 JUN – 30 JUN
- New York | **Estados Unidos** | 04 JUL – 08 JUL
- Boston | **Estados Unidos** | 11 JUL – 14 JUL
- Quebec | **Canadá** | 23 JUL – 26 JUL
- Reikiavik | **Islandia** | 16 AGO – 19 AGO
- Amsterdam | **Países Bajos** | 03 SEP – 07 SEP
- Oslo | **Noruega** | 12 SEP – 14 SEP
- Hamburgo | **Alemania** | 19 SEP – 21 SEP
- Le Havre | **Francia** | 25 SEP – 28 SEP
- Dublín | **Irlanda** | 03 OCT – 06 OCT
- Bilbao | **España** | 10-OCT – 14 OCT
- Oporto | **Portugal** | 18 OCT – 22 OCT
- Casablanca | **Marruecos** | 27 OCT – 29 OCT
- Santa Cruz | **España** | 03 NOV – 06 NOV
- Cartagena | Colombia | **Retorna con orgullo a Cartagena el 01 de diciembre**



Monseñor José Roberto Ospina Lengómez, Administrador Apostólico del Obispado Castrense de Colombia, presidió la ceremonia de zarpe del Buque Escuela ARC "Gloria", con motivo del inicio del Crucero de Instrucción y Entrenamiento de Cadetes 2026.

Con este zarpe, se reafirma el compromiso de la Iglesia Castrense de acompañar espiritualmente a los hombres y mujeres que sirven a la patria, llevando un mensaje de fe, esperanza y cercanía en cada misión que emprenden.

CYBER- RECUERDOS



ARC 7 de agosto, navegando bajo el comando del Sr CF Jaime Torres Villarreal



ARC Independiente en 1984 durante las pruebas de mar en Skagerrak

CYBER-SOCIALES

Recibimos en la Base Naval ARC “Bolívar” a un distinguido grupo de señores Generales y Almirantes de la Reserva Activa de nuestras Fuerzas Militares.

Durante el recorrido por la Flotilla de Submarinos y unidades de superficie como el ARC “Simón Bolívar” y la fragata ARC “Almirante Padilla”, los altos oficiales compartieron experiencias y presenciaron las capacidades actuales de los buques que hoy protegen nuestro azul de la bandera co.

Este encuentro reafirma los lazos de hermandad y el respeto por quienes dedicaron su vida al servicio de la Patria, integrando generaciones que comparten el mismo orgullo por nuestra Armada de Colombia.





La Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla" (ENAP) recibió la visita del Cuerpo de Generales y Almirantes en retiro de las Fuerzas Militares de Colombia. El Contralmirante Juan Pablo Pinilla Acosta, director de la institución, expresó su satisfacción por recibir a quienes han contribuido de manera decisiva a la construcción y fortalecimiento de la Armada de Colombia, la Fuerza Aeroespacial de Colombia y el Ejército Nacional, destacando su aporte y compromiso con el país.

Durante la jornada, los visitantes participaron en una presentación institucional en la que se abordaron aspectos históricos de la ENAP, su oferta académica, los procesos de formación naval militar, así como los servicios del Centro de Investigación, Desarrollo e Innovación para Actividades Marítimas (CIDIAM). Posteriormente, realizaron un recorrido por las instalaciones del CIDIAM y los alojamientos, conociendo de cerca las capacidades y la infraestructura de bienestar en la que se forman los futuros Oficiales.

La visita concluyó con un almuerzo de compañeros, un espacio propicio para el intercambio de experiencias y el fortalecimiento de lazos.





Almirante Alfonso Díaz Gutiérrez de Piñeres y su señora Luz Helena García Lecompte en la muralla del Atlántico en Normandía.



Cyber-Corresponsal CN(r) Mario Rubianogroot celebrando sus 76 años en Bilbao con su hijo Mario Enrique y su nieto Gabriel.

ALMUERZO DE COMPAÑEROS DEL NR 66

Almuerzo de compañeros del NR 66 en casa del Ex CDNA Luis Francisco Espinosa y Señora Silvia Abondano. Asistieron CF (r) Ricardo Ordoñez, TN (r) Luis Bernardo Castro y señora Gladys Perdomo, CN RN Ricardo Ospina Bozzi y Sra. CN RN María Jose Robledo, EXCDNA Álvaro Cubillos y Señora Ana Maria Rodriguez, EXCDNA Camilo Posada y Señora Rocio y EXCDNA Andrés Núñez Malaver.



DESPEDIDA DEL SR. CALM IM JULIO CÉSAR CÁCERES CARVAJAL



Oficiales de insignia en la despedida del Sr. CALM IM Julio César Cáceres Carvajal. MGCIM Sergio Serrano Álvarez, CALM IM Julio César Cáceres Carvajal, CALM Luis Carlos Jaramillo Peña y VALM Carlos Serrano Álvarez.





Los demás asistentes CRIM Luis Ignacio Ochoa Acevedo, CF Humberto Faccini Duarte, TN Luis Bernardo Castro Villegas y Sra. Gladys Perdomo, CN Guillermo Góngora Pedraza y Sra. Beatriz Calle, TN Jaime Ángel, CTIM Matías Silva Rivadeneira.

ACORE

Fiesta de integración en ACORE Antioquia. Oficiales del Ejército, Armada y Fuerza Aérea.

En la imagen entre otros Coronel IM Carlos Díaz, Capitán Ramiro Salazar (el de la gorra) y Capitán Gonzalo Ordóñez (ultimo a la derecha)



CYBER-HUMOR



CYBER-HISTORIA: MISTERIOSO REGALO SOVIÉTICO

El Navío que fue "Ruso" antes que Colombiano

Aunque la mayoría recuerda la participación de la Armada en la Guerra de Corea, pocos conocen el origen "exótico" de la ARC Almirante Brión (una de las fragatas clase *Tacoma*).

Este buque no fue simplemente una compra de excedentes estadounidenses. Durante la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos transfirió este barco (originalmente el *USS Burlington*) a la Unión Soviética bajo el programa *Lend-Lease*. Los soviéticos lo renombraron como EK-21 y lo operaron en el Pacífico contra Japón.

Al terminar la guerra, y con el inicio de la Guerra Fría, las tensiones crecieron. En 1949, los soviéticos devolvieron el buque a los estadounidenses en Japón, pero en condiciones deplorables:

- Estado de abandono: El barco estaba sucio, maltratado y con inscripciones en cirílico (alfabeto ruso) por todas partes.
- El "mantenimiento" soviético: Se dice que los marinos estadounidenses que lo recibieron tuvieron que usar máscaras debido al olor y al descuido general del interior.

La Transformación Colombiana

En 1953, en medio de la urgencia de la Guerra de Corea, Colombia necesitaba reforzar su presencia. El gobierno aceptó el buque en Sasebo, Japón.

Lo que hace a esta historia especial es que los marinos colombianos, bajo el mando del entonces Capitán de Corbeta Augusto Porto, recibieron literalmente un "pedazo de hierro ruso" abandonado. Con un esfuerzo técnico increíble y trabajando día y noche en astilleros japoneses, los colombianos:

- Borraron cada rastro de la ocupación soviética.
- Repararon sistemas que los propios estadounidenses consideraban "pérdida total".

Lo bautizaron como ARC Almirante Brión, convirtiéndolo en un buque eficiente que patrulló las gélidas aguas de Corea bajo la bandera tricolor.



¿Sabías que hubo DOS buques con el nombre ARC Almirante Brión?

ARC Almirante Brión (F-14)

Origen: *USS Burlington* (PF-51), una fragata clase *Tacoma* de la Armada de EE.UU.

Adquisición: Colombia lo recibió en 1953 y lo renombró como ARC Almirante Brión (F-14).

Operó en la Armada de Colombia desde el 26 de junio de 1953 hasta 1968, año en que fue dado de baja y desguazado.

ARC Almirante Brión (DT-07)

Origen: *USS Burke* (DE-215), un destructor de escolta clase *Buckley*.

Adquisición: Colombia lo recibió en 1968 y lo renombró como ARC Almirante Brión (DT-07).

Servicio: Operó hasta 1974, cuando fue dado de baja.

NOTICIAS DEL MAR

Un destructor de la Armada de EE.UU. habría utilizado su cañón naval Mk 45 de 127 mm contra una embarcación vinculada a Irán, lo que representa el primer caso confirmado de este tipo de enfrentamiento en casi cuatro décadas. El incidente involucró a un buque de guerra de la clase Arleigh Burke, que actuó tras ignorarse repetidas advertencias, según informes de defensa y material audiovisual difundido.

El suceso ocurrió en un entorno marítimo tenso, donde fuerzas navales aplicaban restricciones de movimiento y vigilaban la actividad de transporte regional. La embarcación implicada disparó primero rondas de advertencia antes de pasar a fuego directo, el cual, según los reportes, impactó en la zona del motor del objetivo y lo obligó a detenerse. El material de video compartido por fuentes militares muestra la secuencia de escalada, incluyendo los intentos de comunicación previos al uso del cañón.

Los analistas señalan que el último uso comparable del cañón principal de un destructor estadounidense contra otra embarcación ocurrió en 1988, durante enfrentamientos navales de la era de la Guerra Fría. Desde entonces, estos sistemas se han empleado principalmente en entrenamientos, para disuadir pequeñas embarcaciones o contra amenazas no tripuladas.

El incidente se interpreta como un raro regreso al uso de artillería de superficie en operaciones navales modernas, lo que subraya los cambios en la dinámica de seguridad marítima y el aumento de las tensiones en rutas marítimas disputadas.



NEWS

US Navy Destroyer Fires 127mm Gun at Iranian Vessel in Rare 38-Year First Incident

CYBER-ARTE NAVAL



CYBER-CORREO DE LA ARC "LULU"



AL SR CN ENRIQUE ROMÁN BAZURTO (QEPD)

Conocí a Enrique Román Bazurto cuando ambos cursábamos estudios en la Escuela Militar, él iba un par de años adelante y se retiró de la Escuela mientras yo permanecí unos años más.

Fue un personaje inolvidable, lleno de optimismo, amor por la institución con un gran sentido del humor y estricto en todo sentido.

Fue un gran jefe, un gran amigo y un excelente oficial, amante de la historia que la dejó plasmada en amenos libros.

Con dolor les envío un gran abrazo de consideración y aprecio a sus familiares compañeros y amigos.

CALM (r) LUIS CARLOS JARAMILLO PEÑA

MI ABUELO MARIANO



Hace 50 años viajé desde Cartagena a Bogotá con un permiso especial, pues era cadete en la Escuela Naval y estábamos en época de elecciones. Mi abuelo Mariano estaba muy enfermo y quería despedirme de él. Mi hermano Mauricio me recogió en Catam, y nos desplazamos de inmediato a la Clínica de Marly, pero había fallecido cinco minutos antes. Me despedí de él de todas formas, y le di gracias por los momentos especiales que compartimos, aun cuando yo tenía solo 16 años.

Hacia unos seis meses nos habíamos visto en Cartagena, uno de esos recuerdos que uno guarda sin saber que será de los últimos. Me acompañó con mi padre a la entrega de armas y juramento de bandera del contingente naval 71 en la Escuela Almirante Padilla.

Siempre lo admiré mucho por todo lo que había realizado por el país, pero aún más por su sencillez, por sus enseñanzas y por sus cuentos. Fue el abuelo Mariano quien me aconsejó estudiar ingeniería civil o naval, pues él era ingeniero y había sido rector de la Escuela de Minas de Antioquia, fundada por su padre, don Tulio Ospina Vásquez. Mi padre Fernando Ospina también era

ingeniero, así que mi decisión de entrar a la Universidad de Los Andes fue, en buena medida, su herencia.

Lo acompañé muchas veces a las fincas ganaderas de Santa Inés y San Pedro, que tenía en la Sabana con ganado Holstein. Me impresionó siempre que conocía el nombre de cada una de las vacas lecheras, ese detalle decía mucho de él. Me enseñó a escoger las pajillas de inseminación para importarlas y mejorar la raza.

Años más tarde, cuando administré la Hacienda Santa Inés mientras estudiaba ingeniería, sus enseñanzas me acompañaban a cada paso.

Al abuelo Mariano le fascinaban los cuentos, en especial los del antioqueño Cosiaca, y pedía que se los contaran una y otra vez, con la misma alegría de siempre.

Cuando lo acompañábamos a recorrer los pueblos de Cundinamarca y Boyacá, no faltaba la parada a las cinco de la tarde, donde mi padre preparaba un chocolate con arepa y queso campesino. Mientras tanto, mi abuela Bertha buscaba orquídeas o bromelias para su jardín de La Clarita. Tardes que hoy, desde la distancia del tiempo, recuerdo con una luz especial.

Siempre fue muy cariñoso y amable, y se interesaba mucho por el desempeño escolar. Lo admiré tanto que, con mi esposa Beatriz, nombramos a nuestra hija menor Mariana en su honor.

Hace pocos años, al escribir sobre la genealogía de los apellidos Ospina y Duque, pude repasar la historia de la familia y afirmé, con mejor conocimiento, su realización como político y como ingeniero para el beneficio de Colombia.

Muchas gracias, abuelo Mariano.

Diego Ospina Duque

OPINION – POR SR. ALM (R) HERNANDO WILLS VELEZ



Escalada terrorista: una amenaza directa a las elecciones y a la democracia

La defensa del proceso electoral no es una tarea exclusiva del Estado.

28 de abril de 2026, 4:00 a.m.

Colombia enfrenta hoy un momento crítico. La reciente escalada de violencia en el suroccidente del país no puede interpretarse como una serie de hechos aislados ni como una simple coincidencia. Por el contrario, todo indica que responde a una estrategia deliberada orientada a incidir en el proceso electoral y a desafiar la capacidad del Estado para garantizar el orden público y la seguridad ciudadana.

Los ataques perpetrados en municipios del Cauca y Valle del Cauca —como Cajibío, El Tambo, Cali, Palmira y Jamundí— han dejado un saldo doloroso de víctimas fatales y decenas de heridos, en su mayoría civiles. A sus familias, la solidaridad del país.

Sin embargo, más allá del impacto humanitario, la gravedad de estos hechos radica en su intencionalidad: sembrar miedo, generar incertidumbre colectiva y proyectar fortaleza en un momento políticamente decisivo.

De acuerdo con las autoridades, estas acciones han sido ejecutadas por las disidencias de las Farc, estructuras bajo el mando de alias Iván Mordisco. Su accionar mezcla tácticas de guerra irregular con métodos terroristas, incluyendo el uso de artefactos explosivos improvisados, drones armados y vehículos cargados con explosivos. Este patrón no es nuevo, pero resulta preocupante en el contexto actual.

A pocas semanas de la primera vuelta presidencial, los riesgos para el desarrollo normal del proceso electoral son evidentes. La violencia puede traducirse en restricciones a la movilidad, intimidación a votantes, presión sobre autoridades locales y alteración del clima político. El objetivo parece claro: afectar la participación ciudadana y condicionar la agenda nacional a través del miedo, ya sea buscando concesiones políticas o generando presiones institucionales que impacten el calendario electoral.

En este escenario, la política de paz total enfrenta cuestionamientos legítimos. La falta de claridad estratégica y de objetivos definidos ha generado zonas grises que están siendo aprovechadas por actores armados ilegales. Esta ambigüedad no solo debilita la acción de la Fuerza Pública, también erosiona la percepción de autoridad del Estado en los territorios.

Frente a este desafío, la respuesta estatal debe ser firme, coherente y sin ambigüedades. La experiencia en conflictos de naturaleza similar demuestra que la convergencia entre crimen organizado y estructuras con pasado insurgente exige una estrategia integral, donde la seguridad, la inteligencia y la acción institucional actúen de manera coordinada.

Resulta prioritario fortalecer el plan de seguridad electoral, con énfasis en las zonas de mayor riesgo. Esto implica robustecer las capacidades de inteligencia, aumentar la presencia efectiva de la Fuerza Pública y garantizar una coordinación real entre autoridades locales, organismos electorales y el nivel central.

Asimismo, es indispensable establecer directrices operacionales claras para las fuerzas en el terreno: la ambigüedad solo favorece a quienes actúan al margen de la ley, y suspender los procesos de negociación en curso. Negociar en medio de acciones terroristas envía un mensaje equivocado.

La defensa del proceso electoral no es una tarea exclusiva del Estado. Es una responsabilidad compartida que involucra a instituciones, partidos políticos, medios de comunicación y ciudadanía. En este esfuerzo, el papel de la Fuerza Pública es determinante.

Afortunadamente, Colombia cuenta con unas Fuerzas Militares y una Policía Nacional profesionales, comprometidas con la Constitución y la defensa de la institucionalidad democrática.

Hoy más que nunca, el país debe rechazar de manera unánime la violencia, respaldar a sus instituciones legítimas y reafirmar su compromiso con la democracia. En momentos de incertidumbre, la claridad estratégica, el liderazgo firme y la confianza en el Estado son esenciales.

La democracia colombiana ha enfrentado y superado desafíos complejos en el pasado. Esta vez no será diferente.

<https://www.semana.com/opinion/articulo/escalada-terrorista-una-amenaza-directa-a-las-elecciones-y-a-la-democracia/202600/>

Mensaje enviado por el Sr. CRIM(r) Hernando Osorio Dussan

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

<p>CARLOS A. PARDO & CIA. LTDA.</p> <p>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</p>	<p>PALOSER SAS</p> <p>Servicios y logísticos para Tractocamión, carga, almacenamiento, montacargas y lavado Dirección: Trv. 54 No. 21c - 28 Bosque, Cartagena Celular: 310 350 4986 Operamos 24horas</p>
<p>CONSULTOR INFORMÁTICO JORGE BORDA </p> <p>Diseño Páginas Web Posicionamiento SEO https://jorge-borda.com/ Email: info@jorge-borda.com</p>	<p>INMOBILIARIA VIVAL SAS http://vivalarquitectos.com/ Calle 107 No. 52-08, Bogotá Teléfono: (1) 656 2938 Raúl Valderrama (NA 74-76)</p>



INGENIERO CARLOS ENRIQUE ORTIZ RANGEL
 GERENTE GENERAL

MENTORING & EMPRESA
 Marcando el Rumbo..!

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



- ★ Gestión del Conocimiento
- ★ Gestión de la Innovación

www.mentoring-empresa.com

- ★ Planeación Estratégica
- ★ Empowerment

Rene Oviedo & Cia Ltda



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



TEJIDOS MARINEROS

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

EQUIPOS DE SEGUNDA (¡COMO DE PRIMERA!)

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













¡Somos PANTERA GPT!

@panteragpt 

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

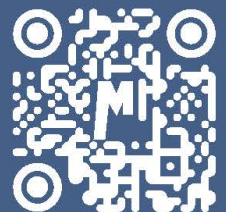
Ecuador

✉ 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



299

LA CYBER-CORREDERA
desde 2001 navegando juntos

Informando
a la familia
Naval Colombiana

Cyber-Corredera

E-mail: enfermero@cyber-corredera.de